



Sveučilište u Zagrebu

**FILOZOFSKI FAKULTET  
ODSJEK ZA GERMANISTIKU  
DIPLOMSKI STUDIJ GERMANISTIKE  
PREVODITELJSKI SMJER  
MODUL A: DIPLOMIRANI PREVODITELJ**

**Josipa Ćosić**

**Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische**

Prijevod s njemačkog na hrvatski

**Prijevod s hrvatskog na njemački**

Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche

**Diplomski rad**

Mentorica: Vesna Ivančević Ježek, viša lektorica

Zagreb, lipanj 2019.

# **Sadržaj**

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Prijevod s njemačkog na hrvatski**

Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische .....3

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): *Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 9-19.

### **Prijevod s hrvatskog na njemački**

Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche ..... 25

Bruno Korea Gajski (2015): *Ključni momenti jugoslavenske i hrvatske diplomacije od 1941. do 1956*. Zagreb: Međunarodne studije: časopis za međunarodne odnose, vanjsku politiku i diplomaciju, Vol. XV No. 4. 2015. Str. 44.-58.

### **Popis literature**

Quellenverzeichnis.....45

### **Prilozi**

Anhang ..... 54

### **Njemački izvornik**

Deutscher Ausgangstext

### **Hrvatski izvornik**

Kroatischer Ausgangstext

## **Prijevod s njemačkog na hrvatski**

Übersetzung aus dem Deutschen ins Kroatische

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015):

*Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020*. Berlin:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 9-19.

**Srednjoročni pregled dosadašnjih rezultata Programa  
sigurnosti u cestovnom prometu 2011.-2020.**

## 1. Uvod

U proteklih smo pet godina postigli značajne uspjehe na području sigurnosti u cestovnom prometu. Naši podaci pokazuju da Program sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011. polučuje uspjeh! Zahvaljujući sveobuhvatnom i učinkovitom radu na području sigurnosti u prometu, što treba shvatiti kao dugotrajan dinamičan proces, bilježimo smanjenje nesreća s ljudskim žrtvama unatoč porastu prometa, što je iznimno pozitivan razvoj. Godine 2014. u prometnim je nesrećama stradalo 3377 sudionika u prometu, što u usporedbi s 2011. godinom predstavlja pad od oko 16 %. Time smo na dobrom putu da postignemo zacrtani cilj iz Programa sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011. – povećanje sigurnosti u prometu i smanjenje broja poginulih u cestovnom prometu do 2020. godine za 40 %. Za to su potrebna, uz već postignute napretke u pogledu sigurnosti i dalje rastućeg prometa, daljnja zalaganja svih sudionika.

Ovim se srednjoročnim osvrtom daje rezime proteklih godina i pogled na narednih pet godina te se pritom identificiraju mjere koje pokazuju najveće potencijale za daljnje poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu. Njemačka će ovdje iskoristiti svoje mogućnosti djelovanja u punom opsegu.

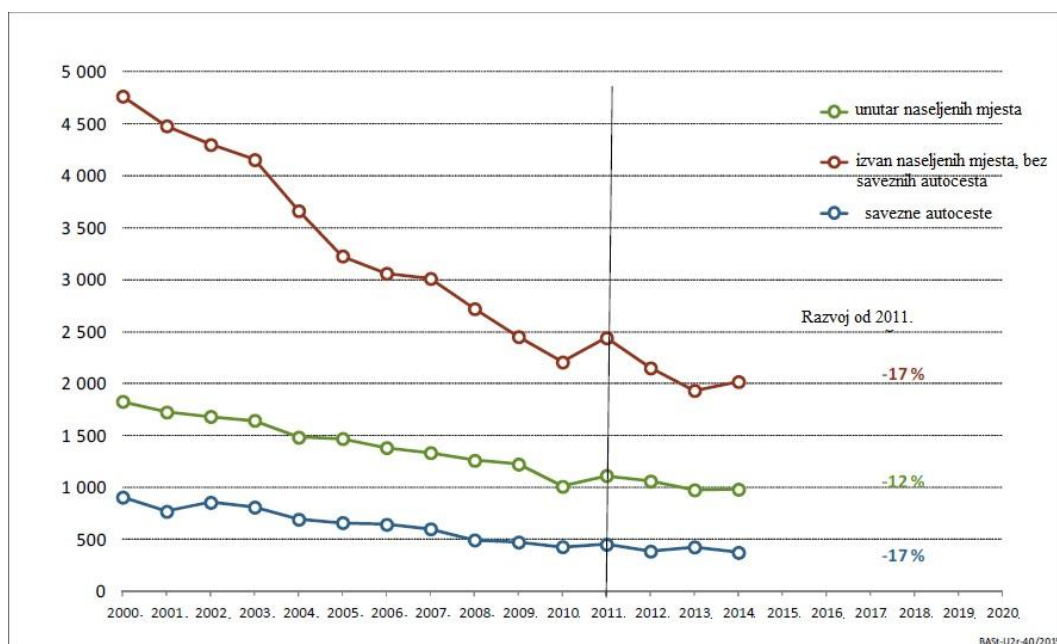
Njemačko je Savezno ministarstvo prometa i digitalne infrastrukture (BMVI, prijašnji BMVBS) objavilo u studenom 2011. godine Program sigurnosti u cestovnom prometu, koji zadaje obvezujuće smjernice za sigurnost u cestovnom prometu na razini Savezne Republike Njemačke do 2020. godine. Program obuhvaća 56 mjera i sastavljen je na temelju znanstvenih spoznaja. Program sigurnosti u cestovnom prometu rezultat je širokog dijaloga u kojem su sudjelovale savezne zemlje i mnoštvo privatnih institucija. Smatra se orijentacijskim okvirom za programatsko djelovanje saveznih zemalja i privatnih institucija te poziva sve sudionike u radu na području sigurnosti u cestovnom prometu da se uključe u ovaj trajno važan društveni zadatak.

U svakom trenutku aktualno i detaljno stanje provedbe Programa sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011. može se preuzeti iz Izvješća savezne vlade o mjerama na području sprječavanja nesreća u cestovnom prometu (Izvješće o sprječavanju prometnih nesreća), koje se publicira svake dvije godine i koje je zadnji put predstavljeno 2014. (Tiskani materijali Bundestaga 18/2420, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/024/1802420.pdf>).



## 2. Prometne nesreće

Temelj djelovanja u području sigurnosti u cestovnom prometu predstavlja analiza broja nesreća u dugoročnom razvoju kao i analiza pojedinačnih godina.



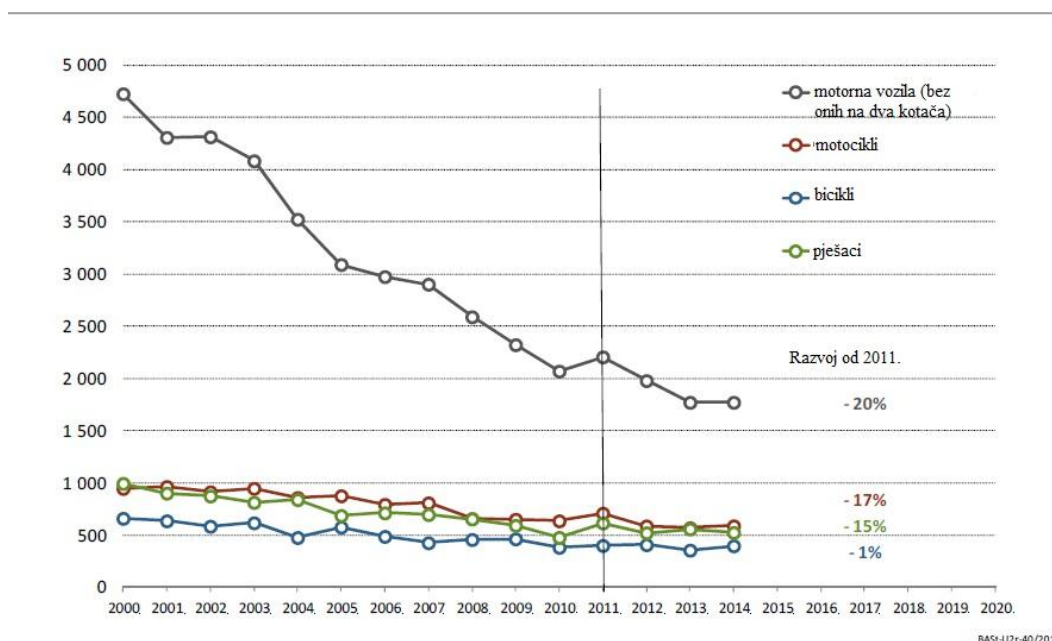
Razvoj broja poginulih u cestovnom prometu od 2000 prema lokaciji (izvor: BAST<sup>1</sup>).

U okviru aktualnog Programa sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011. broj poginulih u cestovnom prometu u usporedbi 2011. i 2014. godine smanjio se za oko 16 %. I dalje je najveći broj poginulih na cestama izvan naseljenih mjesta, iako je od 2011. godine zabilježen pad od 17 %. Zabilježen je pad od čak 58 % od 2000. godine.

Gotovo 30 % ljudi poginulo je na cestama u naseljenim mjestima. Od 2011. godine ovdje je zabilježen pad od 12 %.

Ako se sagleda dugoročni razvoj prema vrsti sudjelovanja u prometu, tako se i ovdje može vidjeti da je došlo do značajnih napredaka u svim kategorijama sudionika u prometu. Kod biciklista, pješaka i motociklista pad je postotno i u apsolutnim brojkama nešto manji, stoga oni i u budućnosti predstavljaju težište djelovanja u području sigurnosti u cestovnom prometu.

<sup>1</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen - Savezni institut za ceste (nap. prev.)



Razvoj broja poginulih u cestovnom prometu od 2000. godine prema načinu sudjelovanja u prometu (izvor: BAST).

Što se tiče starosnih skupina, na temelju velikog truda na području sigurnosti u cestovnom prometu broj smrtno stradale djece u cestovnom prometu sve je manji i sa 71 poginulim djetetom u 2014. godini je otprilike 17 % ispod vrijednosti iz 2011. godine. Ova je skupina na području djelovanja sigurnosti u cestovnom prometu i dalje iznimno važna jer se u dječjoj dobi postavljaju osnove ponašanja u cestovnom prometu. Broj poginulih osoba starijih od 65 godina u cestovnom prometu u usporedbi s ostalim starosnim skupinama pao je za 5 %. U pogledu demografskog razvoja i rastuće mobilnost ljudi u trećoj životnoj dobi ova skupina u okviru sigurnosti u cestovnom prometu predstavlja još jedno težište isto kao i skupina mladih od 18 do 24 godine. Ovdje su zabilježeni najveći uspjesi u radu na sigurnosti u cestovnom prometu posljednjih godina (33 % manje poginulih od 2011. godine). Ova skupina ostaje i dalje zbog visokog individualnog rizika nesreće u središtu pozornosti, kako bi uspjesi i u budućnosti bili stabilni.

Što se tiče kriterija lokacije, na temelju podataka o prometnim nesrećama kategorije ceste izvan i unutar naseljenih mjesta bit će buduća težišta, stoga će ovdje slijediti detaljnija analiza na temelju podataka o prometnim nesrećama iz 2014. godine.

### Ceste izvan naseljenih mjesta

Na cestama izvan naseljenih mjesta, za koje je njemačka vlada samo u ograničenom opsegu odgovorna, još se uvijek bilježi najveći broj poginulih u cestovnom prometu u Njemačkoj.

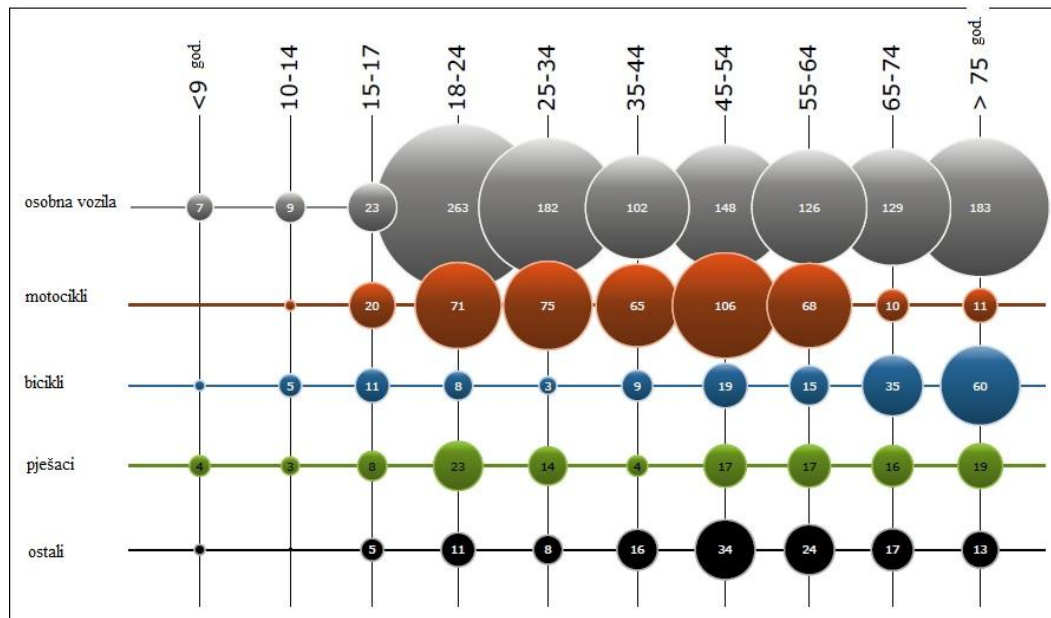
2019 osoba, odnosno 60 % svih osoba koje su podlegle smrtonosnim ozljedama pri nesrećama u cestovnom prometu stradalo je 2014. godine na cestama izvan naseljenih mjesta. Najveći dio toga čine putnici u osobnim vozilima (58 % svih poginulih). Ipak od 2011. godine ta je brojka najznačajnije pala (-21 %).

Kada se govori o pripadnosti starosnoj skupini pri prometnim nesrećama s osobnim vozilima mladi vozači i vozačice u središtu su pažnje. U starosnoj skupini od 18 do 24 godine, 2014. je godine poginulo 236 osoba na cestama izvan naseljenih mjesta. 22 % poginulih putnika u osobnim automobilima na cestama izvan naseljenih mjesta odnosno 8 % svih poginulih bilo je između 18 i 24 godine.

Još jedna posebno ugrožena skupina na cestama izvan naseljenih mjesta su motociklisti (21 % svih poginulih).

I ovdje je prisutna skupina mladih motociklista između 18 i 34 godine. U usporedbi s drugim vrstama sudjelovanja u cestovnom prometu kod motociklista je starosna skupina od 45 do 54 godine sa 106 poginulih osoba iznadproporcionalno jače zastupljena.

Posebice u skupini mladih vozača između 18 i 24 godine došlo je do značajnijih napredaka na cestama izvan naseljenih mjesta. Od 2011. godine bilježi se na cestama izvan naselja pad broja poginulih u ovoj starosnoj skupini od oko 29 %.



Broj poginulih na cestama izvan naseljenih mjesta prema starosnim skupinama i načinu sudjelovanja u prometu (izvor: BAST).

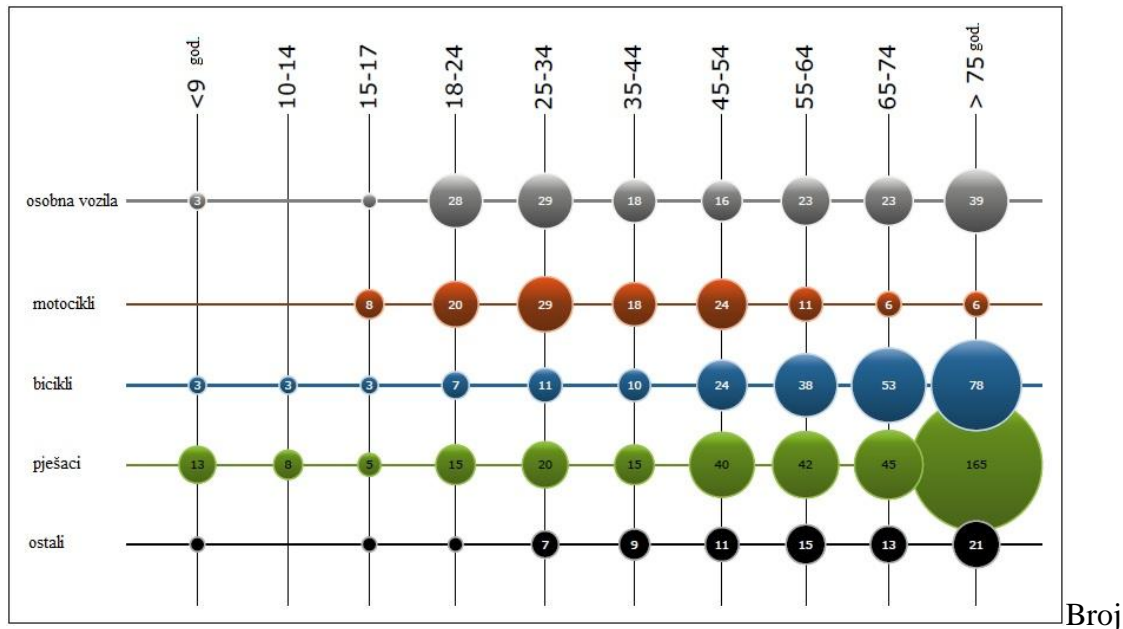
## Ceste unutar naseljenih mjesta

Iako nesreće unutar naseljenih mjesta - i tu spadaju ceste koje su samo u ograničenom opsegu u nadležnosti njemačke vlade - često nisu toliko teške kao nesreće na drugim lokacijama, 983 poginule osobe predstavljaju gotovo 30 % od ukupne brojke poginulih u prometnim nesrećama na cestama unutar naseljenih mjesta.

Iznadprosječno često su pritom zastupljeni ranjivi sudionici u prometu - posebice pješaci. 37 % svih poginulih unutar naseljenih mjesta bili su pješaci (368), od toga je 57 % bilo starije od 65 godina, gotovo svaki drugi (45 %) bio je stariji od 75 godina. Broj poginulih pješaka u naseljenim mjestima od 2011. godine smanjio se za 14 %.

Druga najveća skupina poginulih na cestama unutar naseljenih mjesta bili su biciklisti (230 poginulih). U 2014. godini predstavljali su 7 % svih poginulih u prometu, odnosno 23 % poginulih na cestama unutar naseljenih mjesta. Podaci o poginulima pokazuju povećano korištenje bicikala. Pad broja poginulih motociklista na cestama unutar naseljenih mjesta od 2011. godine iznosi samo 4 %.

Kod biciklista poginulih na cestama unutar naseljenih mjesta gotovo 57 % bilo je starije od 65 godina, svaki je treći (34 %) čak bio stariji od 75 godina.



poginulih na cestama unutar naseljenih mjesta prema starosnoj skupini i načinu sudjelovanja u prometu - 2014. (izvor: BAST).

### **3. Okvirni uvjeti i pozicioniranje na europskoj razini**

Prema aktualnoj prognozi ispreplitanja prometa do 2030. gustoća prometa i usluge prijevoza će rasti. Također će i broj osobnih vozila rasti. Što se tiče nemotoriziranog prometa, biciklistički će promet na razini čitave Njemačke svake godine blago porasti, promet pješaka će blago pasti, što se može objasniti smanjenjem broja školske djece i čimbenicima u strukturi naseljenih mjesta.

Prema Prometnoj prognozi za 2030. godinu i tranzitni će promet kroz Njemačku sljedećih godina dalje značajno rasti. Njemačka se mora pritom kao europska tranzitna zemlja u odnosu na europsku periferiju suočavati s posebnim zadaćama u vezi sa sigurnošću u cestovnom prometu.

Europska je komisija 2010. zahtijevala od država članica da nacionalnim programima za sigurnost u cestovnom prometu pridonesu europskome cilju da se prepolovi broj poginulih u cestovnom prometu do 2020. godine uzimajući u obzir specifične početne položaje, zahtjeve i okolnosti. Njemačka je u Programu za sigurnost u cestovnom prometu uzimajući u obzir ponajprije “Smjernice politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.”, koje je sastavila Europska komisija, formulirala kvantitativni cilj: Njemačka teži smanjenju broja poginulih u prometu do 2020. godine za 40 %. U usporedbi s drugim europskim zemljama postaje jasno da je razvoj u pojedinim zemljama različit. Pri tome Njemačka, uz još neke zemlje, spada u tzv. skupinu “best performers”. Treba zaključiti da su u tim zemljama posljednjih godina provedeni značajni naponi u povećanju sigurnosti u cestovnom prometu. Pri izravnoj usporedbi mora se uzeti u obzir i u tom trenutku aktualno stanje. Tako su katkad broj stanovnika, vozni park i broj prijeđenih kilometara jako različiti. Na prometna događanja značajno utječe i položaj Njemačke kao tranzitne zemlje u središtu Europe.

Na temelju već postignutih uspjeha teže je postići daljnja poboljšanja sigurnosti. Također treba pri malim apsolutnim brojkama poginulih u cestovnom prometu računati sa značajnijim odstupanjima npr. promjenama uzrokovanim vremenskim uvjetima. Stoga je i smanjenje broj poginulih u prometu do 2020. godine za 40 % uz dalje rastući promet i dalje ambiciozan, ali dostižan cilj.

### **4. Što smo do sada postigli?**

U Programu sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011. identificirano je sveukupno 56 mjera poboljšanja sigurnosti u cestovnom prometu u područjima djelovanja Čovjek, Infrastruktura i Sigurnost vozila. Pri tome su u središtu interesa posebno stajale mjere koje politički i upravni organi mogu aktivno provoditi. Provođenje se mjera od tada značajno podupire.

Temelj ovih mjera znanstveno su utemeljene spoznaje istraživanja sigurnosti u cestovnom prometu koje je proveo BASt. Na tu temu BASt sa svojih oko 400 suradnika radi opširna vlastita istraživanja na sva tri područja djelovanja Čovjek, Tehnika vozila i Infrastruktura, kako bi došao do novih spoznaja u svrhu poboljšanja sigurnosti u cestovnom prometu, koji tada ulaze u politički rad i rad stručnjaka. Ova vlastita istraživanja podržavaju vanjska istraživanja za koja se godišnje stavljaju na raspolaganje sredstva u visini od preko 5 milijuna eura, između ostalog i sredstva iz Istraživačkog programa Sigurnosti u cestovnom prometu i Istraživačkog programa Ceste.

Pri znanstvenoj analizi mnoštva mjera vidljivo je da su neke od njih posebno pridonijele smanjenju broja poginulih u cestovnom prometu. Tu je riječ o mjerama koje su proizašle iz Programa za sigurnost u cestovnom prometu iz 2011., kao i mjerama koje su prethodno implementirane, ali su se tek u dotičnom vremenu pokazale u svojoj punoj učinkovitosti. Na temelju činjenice da je u sagledanom vremenu velik broj mjera uveden i proveden, ne mogu se donijeti zaključci o pojedinačnim mjerama koje se mogu kvantificirati. Posebice i zbog toga jer se neke mjere nadograđuju jedna na drugu ili se međusobno uvjetuju. Politička i upravna tijela svojim djelovanjem značajno pridonose poboljšanju infrastrukture i tehničkih karakteristika motornih vozila. Na kraju krajeva prometna je sigurnost zadaća čitavog društva. Osmišljavanje zakonskih odredbi i mjera namijenjenih podizanju svijesti djeluje pritom na korektno i obzirno ponašanje svakog pojedinog sudionika u cestovnom prometu. Prometni je prostor društveni prostor u kojem sve ovisi o pojedincu koji se kreće.

U razdoblju od 2011. godine do danas treba istaknuti sljedeće mjere u pogledu povećanja sigurnosti u cestovnom prometu:

#### 4.1. Područje djelovanja “Čovjek”

##### **❑ Sedamnaestogodišnjaci koji do 18. rođendana voze uz pratnju**

Projekt “Sedamnaestogodišnjaci koji do 18. rođendana voze uz pratnju” smanjuje prema istraživanju njemačkog Saveznog instituta za ceste BASt stopu nesreća vozača početnika u prve dvije godine samostalne vožnje za oko 20 %. Udio vozača početnika koji sudjeluju u programu vožnje uz pratnju je nakon provedbe modela u cijeloj Njemačkoj 2008. godine kontinuirano narastao i 2013. obuhvaćao 40 % svih kandidata koji su stekli vozačku dozvolu B kategorije. Ova mjera, povezana s uvođenjem potpune zabrane alkohola za vozače početnike i ciljanim mjerama obrazovanja te informiranja starosne skupine mladih vozača zasigurno je tu mnogo pridonijela da se broj poginulih u skupini mladih vozača u posljednjih

nekoliko godina značajno smanji. Trenutno se odvija istraživački projekt BAST-a o daljnjoj optimizaciji pristupa problemu kroz mjeru vožnje uz pratnju.

#### **❑ Mjere namijenjene podizanju svijesti i informiranju**

BMVI je na temelju Smjernice o poticanju mjera za poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu i smanjenju broja prometnih nesreća (FöRilVuSt 2013) u vremenskom razdoblju od 2011. do 2015. godine promicao velik broj mjera kojima je cilj bio doprinos prometnom odgoju i obrazovanju stanovništva. U promatranom vremenu u tu svrhu stoje na raspolaganju proračunska sredstva u iznosu od 56 milijuna eura jer je ispravno ponašanje u cestovnom prometu važna stavka kada se radi o prevenciji prometnih nesreća i poticanju sigurnosti u cestovnom prometu.

S obzirom na to pokrenuta je kampanja za sigurnost u prometu “Nogu s gasa” koja mnogobrojnim akcijama sudionike u prometu osvještava o opasnostima i o potrebi za obzirnošću u cestovnom prometu. Sukladno ciljnim skupinama tematiziraju se različiti uzroci nesreća i rizici za nastanak nesreća (npr. odvlačenje pozornosti, neprilagođena brzina). O uspjehu ovdje odlučuju široko rasprostranjena percepcija i visok stupanj prihvaćenosti kampanje. Kako pokazuju dosadašnje evaluacije BAST-ovog programa “Nogu s gasa”, kampanja je dobro prihvaćena među stanovništvom i u medijima. Zajednička kampanja za sigurnost u cestovnom prometu BMVI-a i Njemačkog saveza za prometnu sigurnost DVR-a u proteklim je godinama postala iznimno poznata među stanovništvom. Između 2008. i 2014. godine prosječna je vrijednost bila 60 % u tzv. nepotpomognutom prisjećanju na kampanju: 2009. godine iznosila je čak 68 %. Kampanja sa stupnjem “poznatosti” od 30 % u izrazito konkurentnom natjecanju osmišljavanja tema i privlačenja pozornosti apsolutno je uspješna prema kriterijima Europske unije za vrednovanje kampanja za podizanje svijesti. Kao primjer služe tri akcije iz aktualne kampanje “Nogu s gasa”:

- ❑ Novi niz plakata na autocestama “Za najdraže” koji je predstavljen u lipnju 2015. godine, podsjeća pomoću univerzalno razumljive simbolike i bez podignutog kažiprsta na osjećajan način na ljude za koje se vezemo, zbog kojih držimo sigurnosni razmak između vozila i zbog kojih se ne naguravamo.
- ❑ Omiljenim likovima iz Ratova zvijezda, Darthom Vaderom i Stormtrooperima, koji nose kacige, namjera je djelovati na ciljne skupine biciklista u urbanim prostorima i na mlade kako bi nosili biciklističke kacige. Plakatima u velikim gradovima i nagradnom

igrom “Zahvaljujući kacigi” ova je akcija zabilježila izvanredan odjek te je tako registrirano 2,5 milijuna posjeta. Printana su izdanja imala doseg od 64 milijuna ljudi.

- ❑ Izdanjem humoristične Langenscheidtove serije rječnika (Lkw-Pkw / Pkw - Lkw) ponajprije su vozačima osobnih vozila na duhovit način prikazani tipični “susreti” s vozačima kamiona.

Osim toga potiču se mnogi drugi projekti, koji prije svega u središtu pozornosti imaju posebno ugrožene grupe sudionika u cestovnom prometu poput djece, mladih vozača, starijih sudionika u prometu, biciklista i motociklista. Ovdje se radi s jedne strane o mjerama u kojima se neposredno obraća sudionicima u prometu, akcijskim elementima cestovnu je sigurnost moguće doživjeti i na taj način doprinose podizanju svijesti. Tu spadaju programi s voditeljima, akcijski dani i sudjelovanje na sajmovima. Samo je 2014. godine BMVI poticao čak 13 000 programa s voditeljima za odgajatelje, roditelje, djecu i umirovljenike s više od 200 000 sudionika kao i preko 2 000 dana sigurnosti u cestovnom prometu s više od 1,7 milijuna sudionika. Nadalje, potiču se ciljane mjere podizanja svijesti npr. postavljanje plakata o određenim temama u prometu poput alkohola i odvlačenja pažnje, izrada i održavanje specifičnih internetskih stranica s porukama vezanima uz sigurnost u cestovnim prometu, stvaranje i ciljana podjela materijala za medije, osnovnih informacija, brošura i letaka o konkretnim temama o sigurnosti u cestovnom prometu ili za određene starosne skupine. Programi vezani uz ciljne skupine u čitavoj Njemačkoj povezuju i koriste između ostalog nadležnosti središnjih organizacija koje se bave sigurnošću u cestovnom prometu i koje na licu mjesta provode te programe.

Na temelju promjena u ponašanju u komunikaciji i odnosu prema informacija mnogih građanki i građana poseban se naglasak stavlja na to da se djelovanje ne ograniči na uobičajne komunikacijske metode poput brošura i letaka. Tamo gdje je to smisleno koriste se moderni kanali mrežne komunikacije kako bi doprli do ciljnih skupina. Pored potpore internetskih stranica s porukama vezanim uz sigurnost u cestovnom prometu poput [www.bf17.de](http://www.bf17.de), [www.ich-trag-helm.de](http://www.ich-trag-helm.de) ili [www.verkehrssicherheitsprogramme.de](http://www.verkehrssicherheitsprogramme.de) oni predstavljaju prije svega korištenje potencijala društvenih mreža za direktnu komunikaciju ili poticanje diskusija u svrhu prenošenja poruka sigurnosti u cestovnom prometu.



## 4.2 Područje djelovanja “Infrastruktura”

U području Saveznih cesta BMVI adekvatnim financiranjem novogradnje, rekonstrukcije i izgradnje kao i financiranjem održavanja i vođenja mreže saveznih cesta kontinuirano pridonosi poboljšanju sigurnosti u cestovnom prometu. Njemačka vlada izdvaja za ovo svake godine značajna financijska sredstva i samo je 2015. godine uložila preko 6 milijardi eura. Mjere izgradnje u saveznoj zemlji provode se pomoću odgovarajućih normi za poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu i/ili prometnog protoka.

BMVI značajno potiče i prati k tome već mnogo godina elaboraciju i daljnju izradu tehničkih pravilnika za projektiranje i gradnju cesta, tako da se ne samo novogradnja, rekonstrukcija i izgradnja autocesta i saveznih cesta nego i ostalih cesta izvan naseljenih mjesta i cesta unutar naseljenih mjesta u nadležnosti drugih koncesionara za radove odvija na najvišoj mogućoj sigurnosnoj razini u skladu s mjerilima struke.

Uvođenjem ovih pravilnika temeljenih na opširnim istraživanjima koje je financirala njemačka vlada, npr. “Smjernice za izgradnju cesta izvan naseljenih mjesta” (FGSV<sup>2</sup>, Izdanje iz 2012.), “Smjernice za pasivnu sigurnost na cesti pomoću elemenata pasivne sigurnosti osoba u vozilu” (FGSV, Izdanje iz 2009.), “Preporuke za sigurnosnu reviziju na cestama” (FGSV, Izdanje iz 2002.), BMVI značajno pridonosi poboljšanju sigurnosti u cestovnom prometu. Stoga se neposredno poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu provodi preko mjera izgradnje koje počivaju na njemačkim normama i na financiranju pomoću vladinih sredstava na licu mjesta. To su u prvom redu:

### **❑ Povećana primjena sigurnosnih revizija pri projektiranju cesta**

Ova je preventivna mjera sastavni dio upravljanja sigurnošću infrastukture i dovodi do optimiranih projektiranja u okviru sigurnosti u cestovnom prometu, kako uopće ne bi došlo do prometnih nesreća. Sigurnosna je revizija postala sastavni dio novogradnje saveznih cesta i koristi se u mnogo saveznih zemalja pri projektiranju mreže cesta izvan naseljenih mjesta. BMVI apelira na ostale savezne zemlje i općine da provedu sigurnosne revizije u svojim projektiranjima.

Elaboriranje temelja za provedbu revizije projektiranja, njeni konkretni sadržaji i evaluacija primjene sastavni su dio programa istraživanja sigurnosti BASt-a (“Za sigurnost relevantni aspekti projektiranja izgradnje cesta, Zbirka primjera za projektante i revizore” kao i “Evaluacija primjena i rezultata sigurnosnih revizija na cestama Njemačke”). Integracija najnovijih znanstvenih spoznaja o sigurnosnoj djelotvornosti pojedinih cestovnih elemenata u

---

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Istraživačka skupina za ceste i promet (nap. prev.)

reviziju projektiranja i s tim povezano optimiziranje i u budućnosti će predstavljati zadatak za istraživanje za koje će njemačka vlada izdvojiti sredstva.

#### **❑ Poboljšanje rad komisija za procjenu i analizu nastanka prometnih nesreća**

Pri radu komisija za procjenu nastanka prometnih nesreća radi se o mjeri upravljanja sigurnošću infrastrukture. Već od 70-ih godina ova mjera dovodi do identifikacije područja na kojima se učestalo događaju prometne nesreće i težnji da se odgovarajućim mjerama otkloni taj rizik te ona nosi još uvijek veliku vrijednost pri smanjenju broja poginulih u cestovnom prometu. Prema jednom BAST-ovom istraživanju posebno veliku učinkovitost pri smanjenju broja prometnih nesreća pokazuju građevinske mjere. Proširenjem mogućnosti financiranja mjera koje povećavaju sigurnost u izgradnji cesta BMVI je olakšao provedbu građevinskih mjera za poboljšanje prometne sigurnosti na saveznom cestama. BMVI savjetuje saveznom zemljama i lokalnim zajednicama da pri izboru prikladnih mjera više u obzir uzimaju preporuke komisija za procjenu i analizu nastanka prometnih nesreća.

#### **❑ Povećanje broja pretjecajnih traka**

Izgradnjom trećeg voznog traka na cestama izvan naseljenih mjesta koje su do sada imale dva vozna traka omogućuje se sigurno pretjecanje, a da se ne mora koristiti vozni trak suprotnog smjera. Ova mjera dovodi do značajnog smanjenja broja često najtežih prometnih nesreća koje nastaju pretjecanjem. Učinkovitost ove mjere potvrdili su posebice rezultati BAST-ova istraživačkog programa u okviru skupine AOSI<sup>3</sup> “Poboljšanje sigurnosti u prometu na jednosmjernim cestama izvan naseljenih mjesta s dva prometna traka” kao i razvojni i istraživački projekt “Kvantificiranje sigurnosnih učinaka različitih gradnja, izgleda i operativnih oblika cesta izvan naseljenih mjesta”.

#### **❑ Poboljšanje prometne sigurnosti na križanjima uključujući i dodatno opremanje svjetlosnom signalizacijom**

Križanja na jednoj razini bez svjetlosne signalizacije izvan naseljenih mjesta, kakve i danas mahom nalazimo, ukazuju posebice za vrijeme većeg prometnog opterećenja povećan rizik od podložnosti nastanka prometnih nesrećama. U okviru programa “Kvantificiranje sigurnosnih učinaka različitih gradnja, izgleda i operativnih oblika cesta izvan naseljenih mjesta” potvrđeni su različiti sigurnosni stupnjevi različitih vrsta križanja (sa ili bez svjetlosne signalizacije, kružni tok prometa). Oblikovanjem križanja koja odgovaraju zahtjevima

---

<sup>3</sup> einbahnig zweistreifige Außerortsstraßen - jednosmjerne ceste izvan naseljenih mjesta s dva vozna traka (nap. prev.)

prometa (npr. sa svjetlosnom signalizacijom ili kao kružni tok) moguće je spriječiti prometne nesreće. Nadalje i kontinuirana optimizacija gradske svjetlosne signalizacije dovodi do poboljšane zaštite svih sudionika u prometu uključujući pješake i bicikliste. Između ostalog, razrađeni su i temelji za poboljšanje pješačke signalizacije u okviru BAST-ova istraživačkog projekta “Poboljšanje uvjeta za pješake na križanjima sa svjetlosnom signalizacijom”.

#### **❑ Mjere u okviru projektnog plana “Cestovna telematika”**

Informiranje, upozoravanje i vođenje sudionika u prometu telematskim jedinicama na savezним cestama može značajno pridonijeti smanjenju broja prometnih nesreća. Brojno stanje cestovnih znakova na savezним cestama je u proljeće 2015. sljedeće: jedinice za upravljanje prometnicama: 3 060 km, znakovi koji pokazuju slobodnu vožnju po sporednim trakama: 336 km, znakovi upravljanja cestovnom mrežom (prometni znakovi s promjenjivim podacima): 253 komada, znakovi za upravljanje dotokom prometa: 115 komada. Na temelju pozitivnih iskustava sa znakovima za upravljanje prometom pri opremanju dionica autoceste na kojima postoji rizik od nastajanja prometnih nesreća i od stvaranja gužve zajedno sa savezним zemljama aktualiziran je “Projektni plan Cestovna telematika 2015.” i izrađuje se novi projektni plan “Cestovna telematika 2020.”

#### **4.3 Područje djelovanja “Tehnika motornih vozila”**

BMVI je aktivan na međunarodnoj, europskoj i nacionalnoj razini kako bi postrožio propise za gradnju, opremanje i upravljanje u pogledu sigurnosti vozila i poticao inovativne za sigurnost relevantne tehnologije motornih vozila. Pri tome ga BAST intenzivno podržava. Sve u nastavku navedene mjere počivaju na rezultatima nacionalnih i međunarodnih istraživačkih projekata koje je ili BAST sam proveo ili na kojima je u značajnoj mjeri sudjelovao. Od posebnog je značaja podrška u istraživanju Euro NCAP kao i podrška BMVI-ja u međunarodnim gremijima.

S pogledom na aktivnosti koje su posebno bitne za sigurnost vozila:

- ❑ Obvezno uvođenje elektroničkih sustava za reguliranje dinamike vožnje (od 2011. godine postupno se uvode). Na području cijele Europe uvođenje elektroničkih sustava za reguliranje dinamike vožnje dovelo je do značajnog smanjenja broja i težine prometnih nesreća posebice na cestama izvan naseljenih mjesta. Prema znanstvenim studijama dokazana je efektivnost u obliku sprječavanja prometnih nesreća na cestama izvan naseljenih mjesta u iznosu od otprilike 30 %.
- ❑ **Obvezno uvođenje automatskih sustava za kočenje u nuždi na teretnim vozilima (od 2013. postepeno)**

BMVI se uspješno založio za uvođenje automatskih sustava za kočenje u nuždi na teretnim vozilima, koji bi trebali spriječiti teške posljedice prometnih nesreća koje mogu nastati u naletima, posebice onima na kraju kolone vozila.

- ❑ **Obvezno uvođenje ABS-a za motocikle (od 2016. prema Uredbi EU-a 168/2013)**

BMVI je ovdje značajno sudjelovao u kreiranju temelja uredbe EU-a i tako omogućio primjenu u cijeloj Europi. Cilj je ove mjere smanjenje broja padova s motocikla zbog kočenja u nuždi, što su vrlo često prometne nesreće s teškim posljedicama. Budući da mjera vrijedi samo za nova vozila, BMVI se u okviru svojih mjera obrazovanja i informiranja zalaže za to da se ubrza proboj na njemačko tržište.

- ❑ **Obavezno uvođenje dnevnih svjetala za osobna vozila (od 2011.)**

Cilj je bio poboljšanje vidljivosti osobnih vozila i time smanjenje kolizija na cestama izvan naseljenih mjesta, posebice zbog problema smanjene vidljivosti danju npr. zbog sjena drveća ili razlike slične jačine u kontrastu svijetlo-tamno.

- ❑ **Suradnja na programu Euro NCAP**

Pored uvođenja zakonski obveznih normi pri opremanju motornih vozila od 1997. za odabrana vozila ocjena sigurnosti osobnih vozila provodi se u sklopu programa za zaštitu potrošača Euro NCAP ([www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)). Uvođenjem dodatnih testova (npr. simulacija udarca u drvo) i postroženjem zakonskih testova za frontalne i bočne sudare, zaštitu pješaka, uvođenjem podsjetnika na vezanje sigurnosnim pojasom, ali i ranim prihvaćanjem elektroničkih sustava za regulaciju dinamike vožnje u postupak ocjenjivanja povećana je sigurnost osobnih vozila. Zahtjevi Euro NCAP-a u međuvremenu su kod većine proizvođača automobila postali sastavni dio specifikacija za brojna vozila. To je također imalo za posljedicu smanjenje broja prometnih nesreća i njihove težine kod putnika u osobnim vozilima. Povećanjem zahtjeva koje je

trenutno na snazi i uvođenjem ocjenjivanja sustava kočenja u nuždi do 2020. očekuje se daljnje poboljšanje.

## **5. Izazovi drugog dijela Programa**

Ispred nas su veliki izazovi:

- ❑ Promet će i dalje rasti, i individualna mobilnost i prijevoz dobara. To zahtijeva daljnje osjetno poboljšanje oblikovanja sigurnosti u cestovnom prometu.
- ❑ Demografske promjene donose sa sobom činjenicu da će u budućnosti biti sve više starijih sudionika u prometu. Da će pod pretpostavkom otprilike jednakog razvoja stanovništva individualna mobilnost ukupno gledajući rasti, može se objasniti povećanom mobilnošću starijih osoba koje su aktivnije od prijašnjih generacija i na temelju dosadašnjeg ponašanja češće koriste automobil.
- ❑ Postojat će rastuće regije i regije koje se smanjuju, što će imati utjecaj na promet pojedinih regija, mobilnost i time sigurnost u cestovnom prometu.
- ❑ Veliki napreci u sigurnosti u prošlim desetljećima najčešće su bili oblikovani značajnim pojedinačnim zakonskim mjerama koje su dovele do poboljšanja “sigurnosne arhitekture” kao što su npr. uvođenje obaveze vezanja sigurnosnog pojasa u osobnim vozilima, obaveza nošenja kacige za motocikliste, ESP, itd. Slične pojedinačne mjere koje nude približno jednako veliki potencijal s gospodarskog gledišta trenutno ne stoje na raspolaganju.
- ❑ Pojedine godine, u kojima je broj poginulih u prometu u usporedbi s proteklom godinom narastao, pokazuju da se kod sve manjih apsolutnih brojeva daljnje smanjenje broja prometnih nesreća ne podrazumijeva, posebice onih sa smrtno stradalima i teško ozlijeđenima, nego je potrebno neprestano ulagati intenzivan trud.

## **6. Težišta drugog dijela Programa**

Kao što pokazuje analiza broja nesreća, sve je manji broj ljudi smrtno stradavao proteklih godina u cestovnom prometu. To je veliki uspjeh dosadašnjeg truda i napora kako bi se povećala sigurnosti u cestovnom prometu u Njemačkoj. Dobar razvoj u prošlosti obaveza je i poticaj za budućnost kako bi se ostvario zadani cilj pod gore opisanim okvirnim uvjetima. Zato je BMVI uz znanstvenu podršku BAST-a razvio plan kako pojačati namjeravano djelovanje mjera Programa sigurnosti u cestovnom prometu iz 2011.

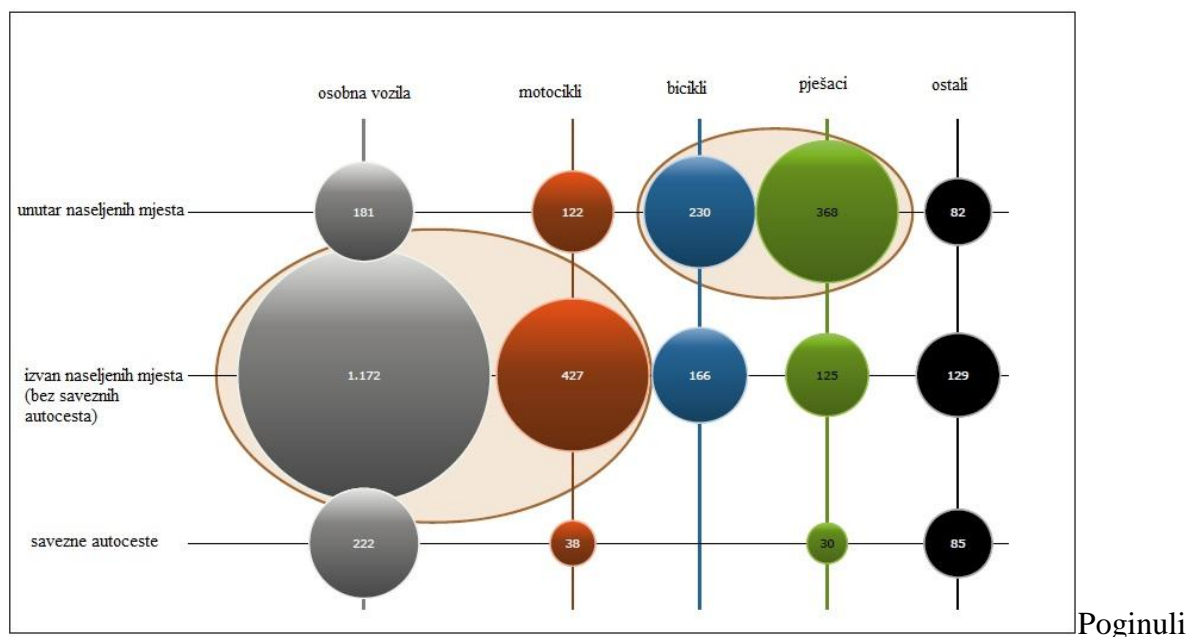
Kako bi se pod navedenim okvirnim uvjetima sigurnost u prometu dalje povećala i postigao zadani cilj smanjena broja poginulih u prometu za 40 % do 2020. u naredim će se godinama:

- ☐ odrediti učinkovite sveobuhvatne mjere i dodatno
- ☐ definirati mjere koje obećavaju uspjeh u područjima djelovanja “Čovjek”, “Infrastruktura” i “Tehnika motornih vozila”, koje posebice djeluju na ceste izvan naseljenih mjesta i ceste unutar naseljenih mjesta kao skupina mjera jer ovdje postoje najveći potencijali za povećanje prometne sigurnosti.

Uspješno djelovanje na području sigurnosti u prometu znači da se na svim područjima djelovanja raspoloživi resursi što je moguće učinkovitije tamo ulože gdje se očekuje najveća djelotvornost. Stoga je BMVI pored sveobuhvatnih mjera utvrdio i sljedeća težišta djelovanja i skupine mjera:

- ☐ Ceste izvan naseljenih mjesta: Ovdje su posebice u središtu pozornosti korisnici osobnih vozila i motocikala
- ☐ Ceste unutar naseljenih mjesta: Težišta aktivnosti su posebice mjere za zaštitu pješaka i biciklista

Ove četiri skupine sudionika čine otprilike dvije trećine svih poginulih u cestovnom prometu 2014. godine. Zajedno sa sveobuhvatnim mjerama napredovat će ciljanim radom u području sigurnosti u cestovnom prometu u područjima djelovanja “ceste izvan naseljenih mjesta” i “ceste unutar naseljenih mjesta” i nastaviti trend pada broja prometnih nesreća. Ovdje definirane sveobuhvatne mjere i mjere u tim trima područjima djelovanja također uvijek djeluju u svim poljima sigurnosti u cestovnom prometu.



prema skupinama sudjelovanja u prometu i lokaciji - 2014. (izvor: BAST).

### 6.1. Sveobuhvatne mjere

U mnogim područjima koja su relevantna za sigurnost u cestovnom prometu, posebice pri nadzoru i sankcioniranju prometnih prekršaja odgovornost je na saveznoj zemlji ili općinama. Također veliki broj mjera za poboljšanje sigurnosti u prometu mogu provesti same savezne zemlje i tijela lokalne samouprave jer su odgovorni za državne ceste, okružne ceste i ceste unutar naseljenih mjesta. BMVI će se i dalje u bliskoj suradnji sa saveznom zemljom zauzimati za osvještavanje o mjerama i provedbu mjera. Također je lokalnim tijelima rečeno da nastave s uspješnim radom u području sigurnosti u prometu. Prilagođavanje prometnog ponašanja pojedinoj situaciji, poštivanje pravila, anticipativno i obzirno ponašanje zadaci su čitavog društva. Ovdje značajan doprinos daju neprofitne udruge, gospodarstvo, neprofitne organizacije, škole i ostale institucije, te pridonose obrazovanju i odgoju i time stvaranju svijesti za poboljšanje prometne sigurnosti. I daljnji razvoj tehnike vozila nezamisliv je bez uključivanja gospodarskog sektora. Tehničke inovacije i njihov proboj na tržište nude vrlo velik potencijal za poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu.

Vlada će iskoristiti svoj okvir mogućnosti djelovanja kako bi ubrzala mjere koje su prema znanstvenim kriterijima prikladne za provedbu zacrtanog cilja.

## **❑ Dosljedno usmjeravanje Vladinih istraživanja u području sigurnosti u cestovnom prometu na zahtjeve razvoja prometnih nesreća**

BAST na sva tri polja djelovanja “Čovjek”, “Tehnika” i “Infrastruktura” provodi značajna i neophodna istraživanja kako bi stekao nove spoznaje za poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu, koje će tada djelovati u sklopu struke i politike. U budućnosti je također bitno osigurati kao i do sada preko 5 milijuna eura proračunskih sredstava.

## **❑ Apel saveznim zemljama**

Mnoge posebno učinkovite mjere nalaze se u nadležnosti saveznih zemalja. BMVI očekuje od svih saveznih zemalja da u okviru svojih odgovornosti i područja djelovanja slijede povećanje sigurnosti u cestovnom prometu kao prioritetni cilj. Od velikog je značaja je pored rada saveznih zemalja u navedenim poljima djelovanja i policijski rad u sklopu sigurnosti u cestovnom prometu. Tu pripada i preventivni rad policije poput izobrazbe vožnje biciklom u školama kao i mjere koje se provode za pridržavanje propisa. To je jedan od odlučujućih čimbenika u čitavom konceptu smanjenja broja prometnih nesreća. BMVI pozdravlja priopćenje predsjednika Stalne konferencije ministara i senatora unutarnjih poslova da je policijski rad u sigurnosti u cestovnom prometu neophodan i jednako vrijedan središnji zadatak kao policijski rad i borba protiv kriminaliteta.

Kako bi policija opet dobila više prostora za ove neophodne djelatnosti u okviru sigurnosti u prometu, BMVI je razmotrio želju Konferencije ministara unutarnjih poslova za rasterećenjem policije kod kombiniranog prijevoza i prijevoza teških tereta. Prijevoze koje je moguće unaprijed planirati i koji su u skladu s prometnim propisima sigurnosno regulirani te kod kojih policija ne treba donositi odluke na temelju vlastite procjene za sve sudionike u prometu zbog sigurnog i urednog transporta, ubuduće će moći odrađivati privatni upravni pomoćnici. Ti će privatni upravni pomoćnici onda prikazati prometni znak kojeg su odredile nadležne službe za cestovni promet. BMVI je u dogovoru sa saveznim zemljama objavio brošuru s tehničkim zahtjevima za vozila u pratnji. Također su pripremljeni i obrasci dizajna potrebnih prometnih znakova u suradnji sa saveznim zemljama. Savezne zemlje mogu sada već na temelju ovoga smanjiti poslovno opterećenje svojim policijskim službama.

Odgovarajući zahtjevi tvrtka za pratnju za odobrenje rada vozila već su pristigli u Savezni institut za ceste. Nakon toga će nacrti ući u Smjernice za izvanredni transport i prijevoz teških tereta (RGST) i doći će do prilagodbe Opće administrativne smjernice koja se odnosi na njemački Pravilnik o cestovnom prometu StVO.



## ❑ Osnivanje akademije za gradski promet

Srednjoročno se provjerava može li se i kako transfer znanja propisa optimirati tako da se npr. već postojeće institucije poput Biciklističke akademije Njemačkog instituta za urbanizam (Difu) preoblikuju u akademije gradskog prometa, kako bi se dodatnim događanjima posebice potaknuo transfer znanja u gradskim područjima.

## 6.2. Područje djelovanja “Čovjek”

### ❑ Jačanje mjera obrazovanja i informiranja u čitavoj Njemačkoj

BMVI 2015. godine stavlja na raspolaganje ukupno 13 milijuna eura za mjere obrazovanja i informiranja u borbi protiv prometnih nesreća. Time su sredstva u odnosu na prethodne dvije godine povećana za 1,5 milijuna eura, u usporedbi s 2011. i 2012. čak za 3 milijuna eura.

Kako bismo i u budućnosti ostali vjerni postavljenom cilju i izazovima u području obrazovanja i informiranja, održavat ćemo korištenje resursa na dosegnutoj razini i po potrebi ih povećati - poticati ćemo i brojne projekte za sigurnost u cestovnom prometu ugroženih ciljnih skupina poput umirovljenika, djece, mladih vozača, biciklista, pješaka i motociklista, ali i kampanje i projekte koji se obraćaju sudionicima u prometu poput “Nogu s gasa”.

Odgovarajuće aktivnosti i akcije dalje će se kontinuirano razvijati.

Novi projekti u 2015./2016. su od ljeta 2015. godine kampanja za gradski promet provedena u okviru kampanje “Nogu s gasa” s aktualnom važnom temom “Odvlačenje pozornosti”, projekt za poticanje nošenja kaciga za bicikl, posebice kod odraslih te projekt za poticanje “vožnje u pratnji za sedamnaestogodišnjake” uz mnogostruke aktivnosti koje su također dostupne *online*.

Iznimno uspješna implementacija internetske i komunikacijske platforme “Motor: molim sigurno!” ([www.motorrad-aber-sicher.de](http://www.motorrad-aber-sicher.de)) u suradnji s njemačkim Udruženjem proizvođača motora o temi sigurnosti vožnje na motoru na odgovarajućoj stranici i na društvenim mrežama između svog početka u srpnju 2015. do početka rujna iste godine dovela je do broja od preko 10 milijuna dosegnutih korisnika interneta. Poruke sigurnosti u prometu za motocikliste i viralni videji (preko 3 milijuna pregleda) okosnica su ovog projekta. Gotovo 150 000 korisnika Facebooka prosljeđeno je na glavnu stranicu. S obzirom da elektronički i digitalni sustavi za asistenciju mogu značajno povećati aktivnu sigurnost motociklista, diljem Europe od 2016. ugradnja ABS-sustava postala je obavezna za nove homologacije tipa vozila te se trenutno snima informativni i obrazovni film pomoću sredstava BMVI-ja koji prikazuje čitavu širinu praktične upotrebe elektroničkih i digitalnih sustava za asistenciju i demonstrira ju u svakodnevnim situacijama. Film će besplatno biti dostupan na online platformi tako da ga se

može prikazivati i u dijelovima npr. na predavanjima u autoškoli. Cilj je između ostalog i poticati da se motocikli s ABS-om probiju na tržište.

Budući projekti: Nastavak i daljnji razvoj uspješnih aktivnosti kao što su rad s umirovljenicima. Nakon završetka znanstvenog rada BAST-a o “razvoju i evaluaciji učinkovitih mjera treninga vožnje za starije sudionike u prometu u svrhu poticanja njihove vozačke kompetencije” u suradnji s Njemačkim Savezom za prometnu sigurnost (DVR) i udrugama instruktora vožnje potrebno je pokrenuti kampanju za podizanje svijesti o dobrovoljnim mjerama vezanima uz vožnju kako bi se održala sigurnost vožnje starijih sudionika u prometu. Već je obavljen prvi razgovor što se tiče osmišljavanja koncepta. Kao priprema za 2016. godinu u okviru provedbe Programa za sigurnost u cestovnom prometu 2011. osmišljava se trenutno sa DVR-om i brojnim akterima, između ostalog sa saveznim zemljama, projekt na temu “Umor u cestovnom prometu”. Trenutno se u ministarstvima obrazovanja u saveznim zemljama provode upiti od strane BAST-a o potrebi dodatnih medija za edukaciju o sigurnosti u prometu i mobilnosti za različite školske uzraste, kako bi ih po potrebi sredstvima njemačke vlade osmislili i dali na raspolaganje u čitavoj Njemačkoj. Također i tema kako izbjeglicama približiti sigurnost u prometu i učenje pravila sigurnosti u prometu igra trenutno veliku ulogu u koncepciji budućih područja djelovanja.

#### ❑ Daljnje mjere za poboljšanje pripreme novih vozača

Na temelju dokumenta “Okvirni koncept za daljnji razvoj pripreme budućih vozača u Njemačkoj”, osmišljenog u razdoblju od 2011. do 2013. po nalogu BMVI-ja, u projektnoj skupini BAST-a razvijaju se začeci mjera za buduće vozače, koji se nadovezuju na pozitivna iskustva s programom vožnje sedamnaestogodišnjaka uz pratnju i potpunom zabranom alkohola za nove vozače i obećavaju daljnja poboljšanja u sigurnosti u prometu.

#### ❑ Poboljšanje sustava medicinsko-psiholoških pregleda o vozačkoj sposobnosti i mjera za obnavljanje sposobnosti za vožnju

##### ❑ Reforma liječničkih pregleda za vozačku dozvolu

BAST je u ožujku 2012. bio zadužen za osmišljavanje koncepta “Reforme liječničkih pregleda za vozačku dozvolu” kako bi postigli veću kvalitetu, transparentnost i prihvaćanje za liječničke preglede te kako bi identificirali polazne točke za daljnji stručno-znanstveni razvoj liječničkog pregleda za vozačku dozvolu. Završno izvješće projektne skupine “Reforma liječničkog pregleda za vozačku dozvolu” koju su sačinjavali stručnjaci, predstavnici licenciranih ustanova koje obavljaju liječničke preglede za vozačku dozvolu, nositelja tečajeva za obnavljanje vozačke sposobnosti

sukladno čl. 70 Pravilnika o stjecanju vozačke dozvole u Saveznoj Republici Njemačkoj (FeV), registrirani prometni psiholozi, udruge stručnjaka i predstavnici vlasti, u međuvremenu je dovršeno i djelomično provedeno: osobe na koje se to odnosi bolje se informiraju, pravila su jasnija i neovisna će jedinica provjeravati primijenjenje postupke. Ostale preporuke poput službene certifikacije i javno dostupnog popisa savjetnika u pitanjima sposobnosti za vožnju, jedinstveni kataloga pitanja, zakonsko kodificiranje viših ocjenjivača kao žalbenih tijela i definiranje pravnih pitanja vezanih uz moguće tonske i video zapise trenutno su još u izradi.

#### ❑ Alkohol interlock sustavi

Zaključavanje pokretanja vozila na temelju elektroničkog testa daha na alkohol, tzv. “alkohol interlock sustavi” trebaju spriječiti paljenje motora vozila ili njegovo daljnje kretanje, ako su vozač ili vozačica pod utjecajem alkohola. Pokretanje motora nije moguće bez prethodnog mjerenja daha na alkohol. Rezultati istraživanja pokazuju da uvođenje alkohol interlock sustava zajedno s popratnom rehabilitacijom kod vozača kod kojih je evidentirana sklonost alkoholu može smisleno nadopuniti postojeće mjere sustava za stjecanje vozačke dozvole u Njemačkoj. U sklopu toga istraženo je djelovanje alkohol interlock sustava kao i to koja skupina vozača sklonih alkoholu dolazi u pitanje kao ciljna skupina. U bliskoj suradnji sa predstavnicima ministarstava saveznih zemalja i ministarstava njemačke vlade raspravljalo se o pravnim problemima. Osim toga u jednom su istraživačkom projektu jasno istaknuti kriteriji za sudjelovanje i osmišljavanje popratnih rehabilitacijskih mjera. BMVI priprema trenutno pravnu osnovu za uvođenje zaključavanja pokretanja motora vozila na temelju pozitivnog elektroničkog testa daha na alkohol.

#### ❑ Provedba dobrovoljnih praktičnih mjera vožnje za održavanje vozačke sigurnosti starijih sudionika u prometu

Znanstvena istraživanja pokazuju da se u sklopu individualnih praktičnih mjera vožnje za starije osobe, one mogu konzultirati s posebno školovanim instruktorima o individualnim kompetencijama i nedostacima, kako bi se što duže održala sigurnost upravljanja automobilima. BMVI će ovdje zajedno s relevantnim akterima razviti i evaluirati dobrovoljnu mjeru kondicijske vožnje za starije vozače motornih vozila u svrhu održavanja sigurnosti vožnje te podržati njenu provedbu u okviru datih mogućnosti npr. provedbom komunikacijske strategije u svrhu povećanja prihvaćanja ove mjere u ciljnoj skupini.

- ❑ Proširenje ponude vezano uz savjetovanje starijih sudionika u prometu u području prometne medicine

Ispitivanja umirovljenika (npr. u okviru akcije Njemačkog saveza za prometnu sigurnost DVR koju potiče BMVI “Pogled preko ramena”) pokazala su da su liječnici svojim pacijentima pouzdani sugovornik čiji savjet, čak i ako je vezan uz vožnju, ima veliku vrijednost. Stoga je prikladno informiranje i savjetovanje o mobilnosti prije svega od strane liječnika smisleni instrument prevencije te će u budućnosti biti još važniji zbog rastućeg broja starijeg stanovništva. Instrumenti za adekvatno savjetovanje o mobilnosti starijih osoba od strane liječnika stoje na raspolaganju. BMVI će zajedno s Ministarstvom zdravstva Savezne Republike Njemačke istražiti mogućnost poticanja, kako bi se savjetovanje moglo stvarno provoditi u povećanoj mjeri.

- ❑ Prikladno označavanje i klasifikacija lijekova

Kao što su dokazala međunarodna istraživanja (između ostalog projekt EU-a DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) i praktična iskustva u drugim europskim zemljama, za korisnike prikladno i jednostavno označavanje lijekova koji mogu imati utjecaj na sposobnost upravljanja vozilima može pridonijeti da se pacijenti jednim pogledom informiraju o mogućem smanjenju vozačke sposobnosti. Cilj bi trebao biti da vozači ne voze pod utjecajem lijeka odnosno da se posavjetuju s liječnikom. Označavanje je visokoučinkovita metoda komuniciranja rizika kojom se doseže cijelu ciljnu skupinu. Unutar njemačke Vlade treba stoga provjeriti, postoje li mogućnosti za ubrzanje provedbe označavanja koje je prikladno za korisnike i jednostavno.

- ❑ Upadljiva, odnosno retroreflektirajuća odjeća za poboljšanje vidljivosti motociklista

Pored tehničkih mjera vozila poput uvođenja paljenja svjetla za vožnju danju još uvijek postoje neiscrpljene sigurnosne mogućnosti da se motocikliste učini uočljivijima odgovarajućom upadljivom odjećom (posebice onom od retroreflektirajućih materijala). Time se želi uputiti na problem brojnih prometnih nesreća (i prometnih nesreća pri skretanju) pri kojima su drugi sudionici u prometu previdjeli ili prekasno uočili motocikliste. Odluka o nošenju takve odjeće ne može se naravno donijeti umjesto motociklista. U okviru različitih informativnih kampanja i kampanja za podizanje svijesti koje BMVI financijski podupire posebno se poziva na

nošenje retroreflektirajućih materijala i na to da se drugim aktivnostima poveća sigurnost.

## **Prijevod s hrvatskog na njemački**

Übersetzung aus dem Kroatischen ins Deutsche

Bruno Korea Gajski (2015): *Ključni momenti jugoslavenske i hrvatske diplomacije od 1941. do 1956.* Zagreb: Međunarodne studije: časopis za međunarodne odnose, vanjsku politiku i diplomaciju, Vol. XV No. 4. 2015. Str. 44.-58.

## **Schlüsselmomente der jugoslawischen und der kroatischen Diplomatie von 1941 bis 1956**

### **Zusammenbruch des Königreichs Jugoslawien**

Nachdem das Dritte Reich am 1. September 1939 Polen angegriffen hatte, fing der Zweite Weltkrieg in Europa an. Bis April 1941 blieb das Königreich Jugoslawien vom Krieg verschont. Die Regierung Cvetković-Maček wollte, was den Krieg angeht, dass es ihr erlaubt wird, neutral zu bleiben. Unter diesen Umständen näherte sich Jugoslawien von September 1939 bis Mai 1940 Frankreich an. Aber in den ersten Monaten des Jahres 1940 wurde Mussolini ungeduldig, weil er gewisse Teile Dalmatiens erobern wollte, obwohl ihn Berlin in dieser Phase noch zurückhielt. Die jugoslawische Regierung gab zur gleichen Zeit ihrem Botschafter in der Türkei Anweisungen, mit dem sowjetischen Botschafter in Kontakt zu treten, ihm Wirtschaftsbeziehungen vorzuschlagen und die Sowjetunion vor dem italienischen

Expansionismus zu warnen. Die Sowjets hörten sich das an, waren mit der jugoslawischen Bewertung Italiens einverstanden und unterschrieben am 11. Mai 1940 mit Jugoslawien drei Wirtschaftsabkommen. Jugoslawien und die Sowjetunion nahmen am 24. Juni 1940 diplomatische Beziehungen auf<sup>4</sup> und in die jugoslawische Botschaft in Moskau wurde ein Militärattaché entsandt (Ramet, 2009: 155-156).

Das Dritte Reich akzeptierte selbstverständlich nicht die jugoslawische Annäherung an Frankreich und an die Sowjetunion und schloss sich deshalb Italien an, im Versuch, Belgrad dazu zu überreden, dem Dreimächtepakt beizutreten. Falls Jugoslawien das machen würde, wurde ihm versprochen, dass seine Grenzen gewährleistet werden und dass es Thessaloniki gemeinsam mit seinem Hinterland bekommt. Inzwischen traten im Oktober 1940 Ungarn und Rumänien dem Dreimächtepakt bei und Bulgarien machte das auch ohne Bedingungen am 1. März 1941. Während der Vorbereitung auf den Angriff auf Griechenland wollte sich Hitler dringend mit Fürst Pavle Karađorđević treffen. Der Führer wollte damals von seinem Statthalter, dass er dem Beispiel der Nachbarn folgt und sich den Achsenmächten anschließt, Thessaloniki war schon wieder das Lockmittel. Wieder in Belgrad, organisierte Fürst Pavle eine Sitzung des Kronrates<sup>5</sup> und teilte den Mitgliedern Hitlers Forderungen mit. Der Kronrat hatte eine andere Meinung von der ganzen Situation, schließlich unterzeichnete er den Pakt, aber unter drei Bedingungen: Gewährleistung der Souveränität und der territorialen Integrität Jugoslawiens, Jugoslawien braucht den Achsenmächten keine militärische Hilfe zu leisten und braucht auch nicht zu erlauben, dass die Armee und die Kriegsmaterialien über sein Territorium transportiert werden und letztendlich die Annexion von Thessaloniki und vom Hinterland nach Kriegsende. Nach Zögerung wegen der zweiten Bedingung war Hitler einverstanden. Jugoslawien trat dem Pakt am 25. März im Wiener Schloss Belvedere bei, aber schon am nächsten Tag gab es Krawalle auf den Straßen in Belgrad, wo die Jugoslawen „Lieber Tod als Sklave“, „Lieber Krieg als Pakt“ riefen (Ramet, 2009: 155-157; Goldstein, 2008: 205-206).

In den frühen Morgenstunden am 27. März 1941 stürzte eine Gruppe von Offizieren um den Kommandanten der Luftstreitkräfte General Dušan Simović und um seinen Assistenten

---

<sup>4</sup> Damit wurde das Königreich Jugoslawien zum letzten Land, das mit der UdSSR vor der Operation Barbarossa diplomatische Beziehungen aufgenommen hat.

<sup>5</sup> Mitglieder des Rates waren damals Dragiša Cvetković, Vladko Maček, der Außenminister Aleksandar Cincar-Marković, General Petar Pešić, Fran Kulovec und zwei Mitglieder der königlichen Statthalterei: Radenko Stanković und Ivo Perović.

General Borivoj Mirković<sup>6</sup> die Regierung Cvetković-Maček, der minderjährige König Peter II. Karađorđević wurde für volljährig erklärt. General Dušan Simović übernahm die Funktion des Premierministers und ernannte Maček zu einem seiner zwei Stellvertreter. Der Putsch, der auf britische Initiative und mithilfe des britischen Geheimdienstes vollzogen wurde, war offensichtlich nicht gut durchdacht. Die Rage gegenüber den Achsenmächten brachte keine Wende in der Politik, weil die neue Regierung gleich beruhigende Nachrichten nach Rom und nach Berlin darüber sandte, dass sie vorhat, ihre Pflichten aus dem Dreimächtepakt zu respektieren. Hitler hatte für solche Kombinationen kein Verständnis und ordnete die Durchführung der Direktive 25 an, derzufolge die Kräfte des Dritten Reichs und seine Verbündeten - Bulgarien, Ungarn und Italien - am 6. April die Armee des Königreichs Jugoslawien angegriffen und in zwölf Tagen besiegt hatten. Vladko Maček trennte sich von der neuen Regierung schon am Anfang des Aprilkriegs und zu Beginn der Bombardierung von Belgrad, kehrte nach Zagreb zurück und wollte von seinen Anhängern, dass sie Ordnung und Disziplin halten (Biladžić/Jakovina: 1, Tomasevich, 2010: 55-56).

Die Deutschen marschierten am 10. April in Zagreb ein, als im Namen des Führers Ante Pavelić der ehemalige österreichisch-ungarische Offizier Slavko Kvaternik, der einer der Anführer der nationalistischen Bewegung im Land war, den Unabhängigen Staat Kroatien proklamierte. Zwei Tage später kamen die ersten deutschen militärischen Einheiten nach Belgrad. Der König war mit seiner Familie nach Griechenland geflohen, später schloss er sich einigen seiner Minister in London an, von wo sie eine Regierung im Exil einrichteten und diplomatische Aktionen durchführten. Die Gründe des schnellen Zusammenbruchs des Königreiches Jugoslawien im Aprilkrieg sind in mindestens drei Faktoren zu finden: der allgemeinen Unzufriedenheit der Völker im Staat; der immer schlechteren Lage im internationalen Kontext, das Königreich Jugoslawien war zwischen zwei Seiten im Krieg zerrissen, und ebenso dem Scheitern der führenden Politiker im Staat, denn sie konnten sich auf kein rechtliches System einigen (Ramet, 2009: 155-156; Goldstein, 2008: 209).

Das Königreich Jugoslawien war zwischen den Achsenmächten so verteilt, dass Deutschland die Untersteiermark, Oberkrain und Kärnten<sup>7</sup> bekam, während Krainburg<sup>8</sup>, Ljubljana und Montenegro durch Italien besetzt wurden. Auf dem Gebiet des heutigen Kroatiens, Bosnien-

---

<sup>6</sup> Der Anführer des Putschs General Mirković war durch die britischen Vertreter in Belgrad ermutigt und hielt mit ihnen Rücksprache, weil es Großbritannien damals passte, dass das Königreich Jugoslawien in den Krieg gegen die Achsenmächte zieht (Krizman, 1981: 5).

<sup>7</sup> Der slowenische Teil von Kärnten.

<sup>8</sup> Innerkrain und Unterkrain.



Herzegowinas und Syrmiens<sup>9</sup> entstand der Unabhängige Staat Kroatien, aber der neue Staat wurde gleichzeitig gezwungen, Italien Teile Dalmatiens und die Mehrzahl der adriatischen Inseln zu überlassen. Ungarn nahm die Batschka, das Übermurgebiet, die Baranya und besetzte die Murinsel, während Bulgarien erlaubt wurde, den größten Teil Vardar-Mazedoniens und einen kleineren Teil Serbiens zu annektieren. Albanien, das damals schon unter italienischer Besatzung stand, vergrößerte sich durch den Anschluss vom Kosovo und vom westlichen Mazedonien. Die deutsche Armee übernahm die direkte Überwachung der Gebiete um Mitrovica, auch der reichen Bergwerke von Trepča, für die sich die Deutschen wegen des Eisenerzes ausgesprochen interessierten. Auf dem Gebiet, das von Jugoslawien übrig blieb, wurde ein unvollständiger serbischer Staat unter der Führung des Generals Milan Nedić gegründet. Obwohl es offiziell ein Teil des Serbien von Nedić war, hatte das Banat eine gewisse Autonomie unter der Verwaltung der lokalen deutschen Bevölkerung (Ramet, 2009: 159; Tomasevich, 2010: 55-56; Dedijer, 1981: 377-381; Basta, 1976: 76).<sup>10</sup>

## Hauptakteure

Die Anerkennung des Unabhängigen Staates Kroatien durch Deutschland und Italien kam am 15. April in zwei Telegrammen, die Hitler und Mussolini an Pavelić gesandt haben.<sup>11</sup> Es ist wichtig zu betonen, dass auf das Insistieren von Mussolini im Dokument zur Anerkennung des NDH-Staates die NDH-Frage von der Frage der Grenzen getrennt war, also in beiden Telegrammen wurde der identische Ausdruck angeführt, dass die Frage der Grenzen “in einem freien Gedankenaustausch” zwischen den interessierten Seiten geregelt wird.<sup>12</sup> Und während die deutsche Seite an Kroatien keine territorialen Ansprüche erhob, betonte Italien sein Recht auf Dalmatien, was sich in den nächsten Tagen aktualisieren sollte, als die Verhandlungen über die Grenzen angingen.

Pavelić schickte dem ungarischen Verweser Admiral Miklós Horthy, dem bulgarischen König Boris, dem rumänischen Staatschef Ion Antonescu und dem slowakischen Präsidenten Tis ein Telegramm mit der Bitte, den NDH anzuerkennen. Schon im April wurde der NDH durch Ungarn, Bulgarien und die Slowakei anerkannt, im Mai dann auch durch Rumänien. Im Juni

---

<sup>9</sup> Dieser Teil des Zemun-Gebietes stand unter direkter deutscher Verwaltung.

<sup>10</sup> Bei Ramet sind Fehler sichtbar: “Deutschland hat direkt die Untersteiermark und Oberkärnten annektiert..., während Italien Unterkärnten besetzte.”

<sup>11</sup> Pavelić kam am 15. April 1941 aus Italien nach Zagreb mit etwa 2000 Ustascharückkehrern.

<sup>12</sup> Für das ganze Telegramm siehe Hrvoje Matković: *Povijest Nezavisne Države Hrvatske*, Pavičić-Verlag, Zagreb, 2002:283.

haben das auch Spanien und Japan getan, im Juli Nationalchina (das japanische China), Dänemark und Finnland, im August hat das die Mandschurei gemacht. Außer von den genannten Staaten, wurde der NDH von keinem anderen Staat anerkannt, und die Staaten, die den NDH anerkannten, waren mit den Achsenmächten verbunden. Für den NDH waren selbstverständlich die diplomatischen Vertretungen in Berlin und in Rom am wichtigsten. Der erste Botschafter in Berlin war Dr. Branko Benzon, dann war das Dr. Mile Budak, der damalige Kultusminister. Als Budak nach Berlin delegiert wurde, verließ Stjepan Ratković seine Position und der letzte NDH-Botschafter in Berlin war Dr. Vladimir Košak. Der erste Botschafter in Rom war Dr. Stijepo Perić und danach Dr. Ante Nikšić. Die deutsche Regierung ernannte Siegfried Kasche zum Zagreber Botschafter und der Botschafter der italienischen Regierung war Raffaele Casertano. Die NDH-Außenminister waren neben Pavelić, der dieses Amt bis zum 9. Juni 1941 bekleidete, auch Dr. Mladen Lorković, Dr. Mile Budak, Dr. Stijepo Perić und Dr. Mehmed Alajbegović (Matković, 2002: 69-71; Krizman, 1983: 423-437).

Das Pavelić-Regime war von Anfang an durch die wirtschaftliche Ausbeutung Deutschlands und durch die genannten italienischen Aspirationen auf Dalmatien bedroht. Pavelić reiste schon am 18. Mai 1941 nach Rom, wo er mit Mussolini die sogenannten Römischen Verträge unterzeichnete. Diese Verträge bestanden aus drei Dokumenten. Durch das erste Dokument war die Grenze zwischen Italien und dem NDH geregelt - Italien usurpierte den entwickeltsten Teil der kroatischen Küste. Dem NDH blieb das Küstenland unter dem Velebit und die Küste von Omiš bis Dubrovnik, was ein nautisch weniger wichtiges Gebiet ist. Im zweiten Vertrag verpflichtete sich der NDH, im adriatischen Küstengebiet keine militärischen Einrichtungen zu bauen und keine Kriegsflotte einzurichten. Letztendlich wurde im dritten Vertrag das politische Verhältnis zwischen dem NDH und Italien präzisiert, infolgedessen Italien die politische Unabhängigkeit vom Königreich Kroatien gewährleistet, mit Anhang, dass Kroatien keine internationalen Beziehungen übernehmen wird, die der genannten Gewährleistung widersprechen. In der öffentlichen Bekanntmachung zu den Römischen Verträgen wird gesagt, das Königreich Kroatien sei gegründet und Pavelić habe während der Audienz beim italienischen König Vittorio Emanuele III. im Namen von Kroatien dem regierenden italienischen Haus Savoyen die Krone des Königs Zvonimir angeboten und zum Kronenträger sei der Herzog von Spoleto ernannt worden<sup>13</sup> (Matković, 2002: 72-74; Krizman,

---

<sup>13</sup> Siehe mehr bei Bogdan Krizman: *Ante Pavelić i ustaše*, Globus, Zagreb, 1983: 468-471.

1983: 479; Tomasevich, 2010: 269-271; Goldstein, 2008: 237-238). Nach dem Fall Mussolinis im Juli 1943 weigerte sich Pavelić, die Vorbereitungen für die italienische Kapitulation durchzuführen, obwohl er das auf mehreren Sitzungen mit den Vertretern der dalmatinischen Kroaten besprach. Die Kapitulation Italiens erfolgte am 8. September 1943 und der NDH war unvorbereitet, so dass die meisten italienischen Waffen in die Hände der Partisanen fielen (Jareb, 1995: 108). Obwohl durch die Pavelić-Proklamation alle Gebiete, die in den Römischen Verträgen bestimmt wurden, dem NDH angeschlossen wurden, hatten die Partisanen eine weitgehend überlegene militärische Übermacht in diesen Gebieten.<sup>14</sup> Es ist hervorzuheben, dass fast ein Drittel der NDH-Bevölkerung Serben waren und in manchen Gebieten des NDH-Staates waren sie auch die Mehrheit. Schon Ende April 1941 fanden die Massenverbrechen der Ustascha an den Serben in Gudovec bei Bjelovar, in Veljun, in Glina und in der Herzegowina statt. Die illegale Kommunistische Partei hat den Aufstand angefangen und im Rahmen dieser Partei gab es bis dahin die Kommunistische Partei Kroatiens und die Kommunistische Partei Sloweniens. Die Gesamtzahl der kommunistischen Anhänger und Mitglieder war klein, aber die Gruppe an sich, an deren Spitze Josip Broz Tito stand, war sehr gut organisiert. Die Kommunistische Partei Jugoslawiens (KPJ) gründete einen Militärausschuss, wodurch die Dienste des Parteichefs und der Guerilla-Ausschüsse im Entstehen verknüpft wurden. Tito kam an die Spitze des Hauptstabs und ab September 1941 war er an der Spitze des Stabs der Volksbefreiungsarmee der jugoslawischen Partisanen. Solange der Pakt zwischen der Sowjetunion und dem Dritten Reich galt, waren die kommunistischen Anhänger nicht sehr aktiv.<sup>15</sup> Aber am 22. Juni 1941, am Tag des Angriffs des Dritten Reichs auf die Sowjetunion, wurde im Wald Brezovica bei Sisak die erste Partisanenmilitäreinheit formiert, sogar bevor das Zentralkomitee der Kommunistischen Partei Jugoslawiens zum allgemeinen Aufstand aufrief. Die operative Parteileitung in Kroatien führten Andrija Hebrang, Rade Končar und Vlado Popović. Der Partisanenaufstand wurde schnell zum größten Sicherheitsproblem des Ustascha-Staates und seiner Unterstützer. “In den Wald” ging man aus verschiedenen Gründen: Widerstand gegenüber dem

---

<sup>14</sup> Jareb schreibt in seinem Buch, dass der damalige NDH-Außenminister Dr. Mile Budak dachte, die wichtigste Aufgabe der damaligen Außenpolitik wäre, die Verhältnisse zwischen Kroatien und den Achsenmächten zu definieren. Er wollte, dass dem italienischen Anspruch auf die Anerkennung der Italienischen Sozialrepublik im Norden Italiens die Gegenforderung auf den italienischen Rücktritt von den Römischen Verträgen gegenüber steht. Dann wollte er auch, dass die italienisch-kroatische Grenze schnellstmöglich errichtet wird. Letztendlich dachte er, dass die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Kroatien und Deutschland erneut durchdacht werden und dass der deutschen Armee nicht ermöglicht werden soll, nach Belieben kroatisches Eigentum zu requirieren. Pavelić hat Budak in keinem der Punkte unterstützt, Budak hängte sein Amt an den Nagel und hat sich von Pavelić getrennt (Jareb, 1995: 108-109).

<sup>15</sup> Der Ribbentrop-Molotov-Pakt, der am 23. August 1939 unterzeichnet wurde.

Terrorregime der Ustascha; einige passten nicht dem neuen Ustascha-Staat oder ihnen wurde allmählich klar, dass Deutschland und Italien den Krieg verlieren. All das hatte Einfluss auf das Benehmen der monarchistischen Kreise um die Tschetniks und um die jugoslawische Armee in Serbien unter der Führung des Kriegsministers der Armee in Serbien Dragoljub Draža Mihailović (Bilandžić/Jakovina: 3-4; Goldstein, 2008: 278-279).

Obwohl es einen Unterschied zwischen der Unterlegenheit gegenüber Draža Mihailović gab, waren die Tschetniks hauptsächlich Akteure der expansionistischen serbischen Politik und führten vor allem einen Bürgerkrieg. Draža Mihailović selbst identifizierte Partisanen, Ustascha, Muslime und Kroaten als Feinde der jugoslawischen Armee in Serbien, erst danach wurden Deutsche und Italiener als Feinde identifiziert. Durch die ständige Stärkung des Volksbefreiungskampfes (NOB) wurde Tito der wichtigste politische Gegner aller, die die Rückkehr an die Macht erwarteten, nachdem die Alliierten die Achsenmächte besiegt hatten. So zeigten sich von Anfang an drei historische Optionen auf dem kroatischen Gebiet: die prowestliche demokratische Option (die Kroatische Bauernpartei war Teil dieser Option), die profaschistische Option mit der Ustascha-Bewegung und die kommunistische Option, die Stalins Sowjetunion ausgesprochen treu war. Daher hatte die Führung der Partisanenbewegung nicht nur die Machtübernahme zum Ziel, sondern auch die Sozialstruktur gemäß der Sowjetunion zu gestalten (Bilandžić/Jakovina: 4-5).

In Bihać fand am 26. und am 27. September 1942 die erste Sitzung des Antifaschistischen Volksbefreiungsrates Jugoslawiens (AVNOJ) statt, der eigentlich die Legislative - das Parlament - des neuen Staates darstellen sollte. Zum AVNOJ-Präsidenten wurde der kroatische Politiker Ivan Ribar ernannt und die kroatischen Delegierten gründeten sofort einen Initiativ Ausschuss für die Gründung des Antifaschistischen Landesrates der Volksbefreiung Kroatiens (ZAVNOH). Die erste ZAVNOH-Sitzung fand am 13. und am 14. April 1943 in Otočac und an den Plitvicer Seen statt. Zum Präsidenten des Exekutiv Ausschusses wurde der Dichter Vladimir Nazor gewählt. Das war das größte Vertretungsorgan des Kroatiens unter Partisanenherrschaft. Auf der zweiten ZAVNOH-Sitzung in Plaški im November 1943 wurde eine Proklamation darüber veröffentlicht, dass Istrien, Zadar, die Inseln und andere Gebiete unter italienischer Besatzung, Kroatien wieder angeschlossen werden.<sup>16</sup> Damals wurde das Nationalkomitee für die Befreiung Jugoslawiens (NKOJ) gegründet, eine Art provisorische Regierung Jugoslawiens, an deren Spitze Tito war. Zum ersten Vizepräsidenten wurde Edvard Kardelj gewählt, während Josip Smodlaka - ein wichtiger Akteur der kroatischen bürgerlichen

---

<sup>16</sup> Nach der Kapitulation Italiens im September 1943.

Politik in der Zwischenkriegszeit - zum Beauftragten für die Außenpolitik ernannt wurde. Damals wurde der Entschluss gefasst, dass Jugoslawien auf einem föderativen Prinzip konzipiert wird und es hieß in den Dokumenten "Föderative Volksrepublik Jugoslawien". Dem König wurde vorübergehend verboten, ins Land zurückzukehren und Tito wurde der Dienstgrad eines Marschalls zugeteilt. Zur gleichen Zeit entschieden auf der Teheran-Konferenz die "Großen Drei" - Stalin, Churchill und Roosevelt, Tito als Alliierten im Kampf gegen die Achsenmächte, vor allem wegen des aktiven Kampfes, zu akzeptieren (Bilandžić/Jakovina: 5-7; Goldstein, 2008: 298-299).

### **"Märzverhandlungen"**

Tito entschied im März 1943, mit den Deutschen wieder Kontakt aufzunehmen, mit denen er davor die letzten Verhandlungen Mitte November 1942 geführt hatte. Titos Hauptziel war, einen Waffenstillstand vorzuschlagen, der essentiell für die totale Vernichtung der Tschetniks war. Tito wusste damals aber nicht, dass die Operation Weiss<sup>17</sup> schon fast an ihrem Ende war und dass die Deutschen nicht die Absicht hatten, ihn über die Neretva zu vertreiben. So kam es am 11. März 1943 in Gornji Vakuf in der Nähe von Jajce zu Verhandlungen zwischen den Vertretern beider Seiten. Es wurde bestimmt, dass an den Verhandlungen Politbüro-Mitglied Milovan Đilas, der Rechtsexperte Vladimir Velebit, der sehr gute Fremdsprachenkenntnisse hatte, und Koča Popović, Kommandant der Ersten proletarischen Division, teilnehmen. Tito hatte mit den drei Unterhändlern die Strategie und die Details der Verhandlungen mit den Deutschen abgemacht und entfernte sich zum ersten Mal von dem Bild des "guten Moskauer Schülers"<sup>18</sup>. Strategisch betrachtet, hatte Tito die Verhandlungen mit den Deutschen angespornt und zur gleichen Zeit auch in Erwägung gezogen, dass "die Tschetniks von Mihailović am Ende des Krieges in einer günstigeren Lage sein könnten, weil sie ihre Kräfte im Krieg gespart hatten, während die Partisaneneinheiten monatelang und jahrelang bluteten" (Goldstein, 2015: 268).

Die Delegation der Partisanen teilte damals den Gesprächspartnern mit, dass die Volksbefreiungskräfte zu dieser Zeit nicht die Absicht hätten, gegen sie zu kämpfen, ihr einziges Ziel wäre die Tschetniks zu besiegen. Sie sagten, sie würden nur aus

---

<sup>17</sup> Die Operation *Weiss* (später in der Historiographie des Nachkriegsjugoslawien als Vierte Offensive bekannt) war eine deutsche Offensivoperation mit dem Ziel, die Partisanenkräfte zu vernichten. An dieser Operation nahm auch eine größere Anzahl an Streitkräften aus Italien, der Ustascha, der kroatischen Heimwehr und der Tschetniks teil.

<sup>18</sup> Mit anderen Worten, der Gehorsamkeit eines disziplinierten Mitgliedes der Bewegung, was Moskau und die bolschewistische Ideologie anbelangt (Goldstein, 2015: 268).

propagandistischen Gründen auf der sowjetischen Seite stehen. “Käme es zu einer britischen Landung an der Küste von Dalmatien, behaupteten sie, würden sie gegen die westlichen Kräfte kämpfen, was die Tschetniks nicht tun würden. Ganz im Gegenteil, sie haben Kontakt mit London und die Italiener erlauben das. Sie wollten auch, dass die Deutschen die Partisanen als “kriegsführende Seite” anerkennen und dementsprechend das Kriegsrecht respektieren, besonders den Teil mit der Behandlung von Gefangenen” (Pirjevec, 2012: 144). In den nächsten Tagen wurden die Verhandlungen in Sarajevo und in Zagreb fortgesetzt, wohin auch Velebit und Đilas entsandt wurden. In Zagreb trafen sie sich mit General Glaise von Horstenau, dem Militärattaché bei der deutschen Botschaft in Zagreb, und mit ihm wurde der Austausch der Kriegsgefangenen vereinbart, sie diskutierten ebenso weiter, was den Waffenstillstand angeht (Ridley, 2000: 224-226). In seinen Berichten an das deutsche Oberkommando teilte Horstenau seine Meinung in zwei Unterpunkten mit: Erstens könne man keine Beruhigung erwarten, während an fast einem Drittel der Bevölkerung Völkermord begangen werde. So machte er den Vorschlag, dass man sofort mit der Verfolgung von Serben aufhört und dass ihnen die gleichen Rechte wie den anderen Völkern gewährleistet werden. Und zweitens könne die Volksbefreiungsbewegung nicht durch Waffen besiegt werden, weil es dafür nicht genügend Einheiten gebe und es nicht zu erwarten sei, dass man neue Kräfte dafür bekommen würde. Deswegen schlug er vor, dass man zu einer politischen Einigung mit den Rebellen kommt (Velebit, 2002: 195). Siegfried Kasche, der damals mit den Verhandlungen vertraut war, benachrichtigte den Pavelić-Außenminister Mladen Lorković und den italienischen Botschafter im NDH Raffaele Casertano, die dann auch damit einverstanden waren. Aber schon am 29. März befahl das Berliner Außenministerium seinem Zagreber Vertreter, die Verhandlungen zu beenden und das aus folgenden Gründen: dem Misstrauen gegenüber Tito und der Angst, dass die Italiener das deutsche Abkommen als Ausrede für eine noch engere Verknüpfung mit den Tschetniks und mit Mihailović ausnutzen. Obwohl Kasche auf einer “politischen Lösung” mit den Partisanen beharrte, waren die Anweisungen von Joachim von Ribbentrop und später auch die an Zagreb übermittelten Anweisungen von Hitler klar: “Mit den Rebellen sind keine Verhandlungen zu führen, die Rebellen sind zu erschießen” (Pirjevec, 2012: 144-145).

Diese Verhandlungen waren aber die Basis für viele Austausche von Gefangenen, die bis Ende des Kriegs erfolgreich organisiert werden sollten. Der Erfolg der Partisanen war noch größer. Außer der “Halbanerkennung” als kriegsführende Seite, schaffte es Tito mit seiner

“Kontaktstrategie”, die deutsche Seite vorläufig “zu neutralisieren”<sup>19</sup>. Während die Delegation des Obersten Generalstabs in Gornji Vakuf war und eine Antwort seitens der Deutschen erwartete, beeilte sich Tito alle, bis auf den letzten Soldaten und Verletzten, über die Neretva zu bringen und das befreite Gebiet “durch den kompletten Sieg über die Tschetnikkräfte auf der linken Seite des Ufers zu vergrößern” (Goldstein, 2015: 268). Moskau erfuhr von den Verhandlungen zwischen den Deutschen und den Partisanen. Weder Stalin noch die Komintern waren damit zufrieden. Es gab einen heftigen Meinungs Austausch und sogar Beleidigungen zwischen Tito und der Komintern. Die Kritik machte Tito wütend, weil aus Moskau keine Hilfe kam und so schickte er eine Funknachricht: “Wenn ihr uns nicht helfen könnt, stört wenigstens nicht” (Goldstein, 2015: 271). Das war jetzt das erste Mal, dass Tito laut und deutlich mitteilte, dass er mit der Meinung in Moskau nicht einverstanden war. Die Tatsache, dass die Partisanen mit den Deutschen Verhandlungen führten, hatten die Befürworter der Tschetniks in der Emigration und generell die antikommunistische Historiographie sehr oft tendenziell als Beweis dafür ausgenutzt, dass die Partisanen, ebenso wie die Tschetniks, mit den Deutschen zusammengearbeitet haben (Goldstein, 2015: 268). Da das idealisierte Bild des Volksbefreiungskampfes und seiner Anführer bewahrt werden sollte, wurden im Nachkriegsjugoslawien die Märzverhandlungen solange tabuisiert, bis sie Tito selber gegen Ende seines Lebens erwähnte.<sup>20</sup>

## **Die Abkommen zwischen Tito und Šubašić**

Die erste offizielle (britische) Alliiertenmission unter der Führung des Generalmajors Fitzroy Maclean kam Mitte September 1943 in den Obersten Generalstab, was sowohl vom militärischen als auch vom politischen Standpunkt, sehr wichtig war. Die einzige Aufgabe von Maclean in Jugoslawien war herauszufinden, wer mehr Deutsche tötet. Nach sieben Wochen, die er mit den Partisanen verbrachte, empfahl er in seinem Bericht Churchill, dass Großbritannien mehr militärische Hilfe an Tito schicke und dass jegliche Hilfe für Mihailović abgebrochen werde (Ridley, 2000: 235-237). Tito schickte im November 1943 den Alliierten nach Kairo eine Militärmission unter der Führung von Ivo Lola Ribar. Aber durch eine unglückliche Verkettung von Umständen beschoss ein deutscher Aufklärer die Delegation bei

---

<sup>19</sup> Die Unterhändler haben den Deutschen gesagt, dass die Partisanen nicht nördlich von der Demarkationslinie (in der deutschen Zone) wirken werden, sondern nur südlich von der Demarkationslinie (in der italienischen Zone) und dass sie sich in den Sandžak zurückziehen werden (Goldstein, 2016: 268).

<sup>20</sup> Für mehr Informationen siehe Vladimir Velebit: *Tajne i zamke II. svjetskog rata*, Prometej, Zagreb, 2002: 185-191.

ihrem Einstieg ins Flugzeug am Glamoč-Feld und erschoss dabei zwei britische Offiziere, drei Mitglieder der Jugoslawischen Volksbefreiungsarmee (NOVJ) und Ivo Lola Ribar.<sup>21</sup> Nach diesem Ereignis übernahm Vladimir Velebit die Führung der Militärmission und verreiste, diesmal aber erfolgreich, gemeinsam mit Miloje Milojević nach Ägypten (Velebit, 1983: 127).

Obwohl die “Großen Drei” auf der Konferenz von Teheran Ende November 1943 die Partisanen als Verbündete der Alliierten akzeptierten und anerkannten, befürworteten die westlichen Alliierten noch immer den Wiederaufbau des Königreichs Jugoslawien als demokratischen Staates nach Kriegsende. Großbritannien und die Vereinigten Staaten versuchten, in den letzten zwei Jahren des Kriegs, Serbien zu “retten” und zu verhindern, dass in Jugoslawien die Kommunisten an die Macht kommen, indem sie Tito und König Peter II. Karađorđević zwangen, eine gemeinsame Regierung zu bilden. Auf Forderung der britischen Regierung ernannte König Peter am 1. April 1944 Ivan Šubašić, den ehemaligen Banus der Banschaft Kroatien, zum Beauftragten bei der Bildung der neuen königlichen Regierung. Da sich die serbischen Politiker weigerten, Teil der Šubašić-Regierung zu werden, übernahm er alle Zuständigkeitsbereiche. Auf der Insel Vis wurde am 16. Juni 1944 das Abkommen zwischen Tito und Šubašić erzielt, nach dem die Regierung des Königs per Dekret die föderative Einrichtung des Staats, die provisorische Führung durch den NKOJ und den AVNOJ, NOVJ und Marschall Tito anerkennen wird, alle, die mit den Besatzungsmächten zusammengearbeitet haben, verurteilt wird und alle Kräfte auffordern wird, sich auf die Seite des Marschalls Tito zu stellen, der wiederum eine Erklärung darüber abgeben wird, dass er mit der Regierung des Königs zusammenarbeiten und die Frage der Regierungsform des Staates erst nach der endgültigen Befreiung behandeln wird, wenn das Volk durch ein Referendum über die Regierungsform entscheidet (Bilandžić, 2001: 20).

Das Abkommen von Vis bedeutete einerseits eine Katastrophe für Großserbien und andererseits einen allmählichen Erfolg für Tito im politischen Kampf gegen Churchill. Tito opferte hier nichts und bekam dennoch den politischen Tod seines Hauptkonkurrenten Draža Mihailović. Während Churchill, hebt Bilandžić hervor, sein Hauptziel nicht erzielen konnte - nämlich die Bildung einer gemeinsamen Regierung mit Ivan Šubašić. Nach dem Abkommen von Vis fand Tito es am wenigsten wichtig, gleich eine gemeinsame Regierung zu bilden, sodass er dies verzögert hat und zur gleichen Zeit hat er aus Bosnien und Herzegowina und

---

<sup>21</sup> Für die Details über dieses Ereignis siehe Vladimir Velebit: *Sećanja*, Globus, Zagreb, 1983: 125-145.



aus Kroatien neun Divisionen für den Einmarsch in Serbien versammelt, was er essentiell für seinen Sieg hielt (Bilandžić, 2001: 20).

Nach dem Treffen von Tito und Šubašić auf Vis am 16. Juni 1944 und seinem Treffen mit Churchill am 13. August flog Tito am 1. September heimlich nach Rumänien zu seinem ersten Treffen mit Stalin. Der sowjetische Staatschef hatte viele Versprechen, aber warnte, dass man die Frage des Königs nicht vor Kriegsende behandeln sollte. Damals versprach er Tito mehr Divisionen für die Befreiung Serbiens, als sie Tito suchte. Den Sowjets wurde erlaubt, das jugoslawische Territorium auf dem Weg nach Ungarn zu überqueren. Auch wenn das Treffen mit dem britischen Regierungschef Churchill nur als eine Art Anerkennung eines gleichrangigen Partners in den Verhandlungen durch die königliche Regierung zu betrachten sei, bedeutete die Tatsache, dass die Sowjets akzeptiert hätten, dass Tolbuhins Truppen vorläufig auf das jugoslawische Gebiet kämen, nach dem Ende ihrer Aufgabe dieses Gebiet verlassen würden und auf diesem befreiten Gebiet die NKOJ-Regierung organisiert würde, viel mehr, schlussfolgert Jakovina (Jakovina, 2003: 22-23).

Tito unterschrieb im September 1944 mit der sowjetischen Regierung in Moskau ein Übereinkommen darüber, dass die Rote Armee in Jugoslawien ankommen wird. Es handelte sich um die 57. Armee mit neun Divisionen und ums 4. Mechanisierte Korps mit noch vier Flugzeugdivisionen. Die Kräfte der Partisanen und der Roten Armee wurden vereint, ihnen schloss sich später die bulgarische Zweite Armee<sup>22</sup> an und bis Ende Oktober 1944 befreiten sie Serbien und die Wojwodina, dann brach Tito mit seinen starken Partisanenkräften nach Triest und nach Kärnten ein, dabei kam er auf das Gebiet von Italien und Österreich (Bilandžić, 2001: 20). Zu einem neuen Abkommen zwischen Tito und Šubašić kam es am 1. Dezember 1944 im damals schon befreiten Belgrad. Tito stimmte zu, dass eine “gemischte” provisorische Volksversammlung und eine aus mehreren Parteien formierte “gemischte” Regierung gegründet werden, während König Peter II. seine Zuständigkeiten auf die Regentschaft übertragen wird (Jakovina 2003: 23). Mit diesem Abkommen entstand die Basis für die Bildung einer provisorischen und einheitlichen Regierung. Es wurde beschlossen, dass über das Schicksal des Königs auf einem Referendum entschieden wird und dass die königliche Regentschaft, die König Peter II. erst später anerkannt hat, den Thron im Land provisorisch repräsentieren wird. Gemäß dem Anhang des Abkommens sollten die freien

---

<sup>22</sup> Nach dem Übertritt Bulgariens auf die Seite der Alliierten am 9. September 1944.

Wahlen drei Monate nach der kompletten Befreiung des Landes stattfinden.<sup>23</sup> Da der jugoslawische Staat nie zu existieren aufhörte, war das ein wichtiger diplomatischer Erfolg für Tito. In Anlehnung an das Abkommen von Vis wurde auf dem Treffen der Großen Drei in Jalta im Februar 1945 vereinbart, dass sofort eine einheitliche Regierung gegründet wird, mit der Empfehlung, dass die Zusammensetzung des AVNOJ durch neue Mitglieder des letzten jugoslawischen Parlaments, die nicht durch die Zusammenarbeit mit dem Feind kompromittiert waren, erweitert wird (Bilandžić/Jakovina: 9). Im Februar 1945 kamen die königliche Regierung und auch manche ältere Politiker aus der Emigration nach Belgrad und am 7. März wurde die einheitliche Regierung gegründet<sup>24</sup>, in der eine kleinere Gruppe bürgerlicher Politiker wirkte (Bilandžić, 2001: 20).

### **Die authentische Revolution in Jugoslawien**

Da das Dritte Reich im Sommer 1944 an fast allen Kriegsfrenten europaweit Verluste verzeichnete, dachten manche Ustascha, die für einen Konsens mit der Bauernpartei waren, dass der NDH auf die Seite der Alliierten übergehen sollte. Die Hauptvertreter dieser Aktion waren der ehemalige Außenminister und damals aktuelle Innenminister Mladen Lorković zusammen mit dem Streitkräfteminister Ante Vokić. Durch das Entstehen eines Bündnisses der unzufriedenen Ustascha-Mitglieder, der HSS-Spitzenmitglieder<sup>25</sup> und einiger Offiziere der Kroatischen Heimwehr wurde eine konspirative Gruppe gegründet, die den Aktionsplan vorbereitete. Der Plan beinhaltete die Entwaffnung der deutschen Armee, den Rücktritt von Pavelić von der Funktion des Staatschefs, die Bildung einer neuen Regierung aus den Mitgliedern der Bauernpartei und die Einladung an die Alliierten, an der Adriaküste ihre Landung durchzuführen. Lorković und Vokić machten Pavelić mit ihrer Meinung zur Situation im Krieg und mit ihrem Aktionsplan für die NDH-Rettung vertraut. Aber Pavelić informierte schnell die Deutschen über diesen Plan und es folgten Verhaftungen aller, die mit dieser Aktion verbunden waren. Im Rahmen des deutschen Rückzugs im Frühling im Jahre

---

<sup>23</sup> Das Präsidium der Provisorischen Volksversammlung hat die Forderung des Premiers, also die Forderung von Tito befolgt und eine Bekanntmachung veröffentlicht, dass die Wahlen am 11. November 1945 stattfinden sollen. Die Liste der Nationalen Front, deren Träger Tito war, hat mit 97 % der Stimmen die Wahlen gewonnen (Berend, 2001: 38).

<sup>24</sup> Peter II. Karadorđević hat am 26. Januar 1945 das Mandat von Šubašić erneuert. Vor den Statthaltern des Königs - dem Serben Srđan Budisavljević, dem Slowenen Dušan Sernec und dem Kroaten Ante Mandić - wurde am 7. März die Interimsregierung des Demokratischen Föderativen Jugoslawien in Belgrad beeidigt. Tito verließ vorher die Funktion des NKOJ-Präsidenten und Šubašić verließ das Amt des königlichen Premiers (Jakovina, 2003: 28).

<sup>25</sup> Ivanko Farofli, Ljudevit Tomašić, Josip Torbar, Ivan Pernar und der Vizepräsident der Bauernpartei August Košutić.

1945 wurden Lorković und Vokić in Lepoglava durch die Ustascha ermordet, während der NDH das Schicksal mit seinem Patron Deutschland teilte, wobei er sein einziger Verbündeter blieb<sup>26</sup> (Matković, 2002: 220-226; Krizman, 1983: 78-139; Tomasevich 2010: 495-506). Am 8. Mai 1945, am Tag, an dem das Dritte Reich kapitulierte, nachdem die Einheiten der I. und der II. Jugoslawischen Armee unter dem Kommando von Peka Dapčević und Koča Popović die Ustascha-Verteidigung von Zagreb niedergeschlagen hatten, überquerten Teile der Posavina-Partisanen-Einheit und Teile des X. Zagreber-Korps die Save und marschierten in Zagreb ein (Jakovina, 2013: 99). Obwohl die Kämpfe auf dem Gebiet von Jugoslawien bis zum 15. Mai dauerten<sup>27</sup>, bedeutete dieses Ereignis das offizielle Ende des NDH-Staats. Die Abmachung zwischen Churchill und Stalin vom Herbst des Jahres 1944, in der die Prozentzahlen des Einflusses auf manche Länder nach dem Krieg verteilt wurden, war eine Abmachung zwischen zwei Staatsmännern, wo der eine die Atlantik-Charta und der andere die kommunistische Revolution nicht in Betracht gezogen hatte und diese Abmachung stand im Gegensatz zu den proklamierten Grundsätzen und Regeln, die nach Hitlers Niederlage gelten sollten. Die Meinungen in Washington und in den anderen Ländern waren ähnlich, so Jakovina. Die wichtigste Sache war, was Churchill eigentlich bekam und was er grundsätzlich wollte, wobei er sich an die "Fifty-Fifty-Formel" in Jugoslawien anpasste. Es ist daran zu erinnern, dass Ende 1944 Titos Partisanen die einzige bedeutende Streitkraft auf dem Gebiet des südöstlichen Europas waren. Die Volksbefreiungsausschüsse hatten die politische Führung und die Mächte, auf die sich Churchill stützen konnte, blieben ohne die öffentliche Unterstützung durch London und die politische Führung der bürgerlichen Parteien war zerbrochen oder geschwächt. Churchill wollte sehr viel von Anfang an von dieser Abmachung profitieren und er tat so, als ob er eine Großmacht vertreten würde, obwohl das Vereinigte Königreich keine Großmacht mehr war. So setzte der ganze Westen, auch König Peter alle Hoffnung auf Moskau, weil Stalin der einzige war, der wieder den König ins Land bringen konnte. So können wir schlussfolgern, dass Tito nach der Rückkehr aus Moskau sehr wütend war. Stalin zeigte damals eigentlich, dass der Balkan für ihn kein strategisch interessantes Gebiet war (Jakovina, 2003: 23).

Die Serben waren größtenteils gegen die Entstehung einer Föderation, aber ihnen blieb keine Alternative übrig und so akzeptierten sie die neue Gemeinschaft, damit "alle Serben in einem Staat leben würden". Eine Besonderheit war, dass die Serben aus Kroatien und aus Bosnien und Herzegowina überwiegend der Partisanen-Bewegung beitraten. Der Grund dafür war

---

<sup>26</sup> Pavelić verlässt Zagreb am 6. Mai.

<sup>27</sup> Siehe Milan Basta: *Rat je završen 7 dana kasnije*, Globus, Zagreb, 1976.

weder das starke Bewusstsein darüber, dass es notwendig ist, den großserbischen Hegemonismus der Zwischenkriegszeit zu stürzen, noch die Entstehung einer Föderation - es war die Rede einerseits vom Kampf gegen den NDH, gegen ein politisches Gebilde, das sie keinesfalls akzeptieren konnten, und andererseits davon, dass sie die Zusammenarbeit der Tschetniks mit den Besatzungsmächten von den Tschetniks abhielt. Als sie der Partisanen-Bewegung beitraten, in militärische Einheiten organisiert wurden und unter Einfluss der täglichen ideologischen Indoktrination standen, gab es keine andere Möglichkeit, als der Bewegung bis zum Kriegsende treu zu bleiben. Eine konzipierte Politik des neuen Jugoslawien, die darauf basierte, dass jedem Volk genau das, was ihm am attraktivsten war, versprochen wird, ermöglichte eine magische Synthese der Interessen, die den antihegemonistischen Block geschaffen hat (Bilandžić, 2001: 21). Es ist wichtig zu betonen, dass die Kommunisten durch ihre Legitimierung im Rahmen des antifaschistischen Kampfs an die Macht kamen. Aus diesem Grund kann man sagen, dass der jugoslawische Weg in den Sozialismus, im Unterschied zu anderen Volksdemokratien in Mitteleuropa und in Osteuropa, die nach dem Krieg durch sowjetischen Einfluss entstanden, eine authentisch revolutionäre Machtübernahme seitens der Kommunistischen Partei Jugoslawiens darstellte (Berend, 2001: 39).

## **Die ersten auf dem Balkan**

Das neue Jugoslawien hatte Ende 1945 und Anfang 1946 eine sehr definierte Außenpolitik, die in ihrer Gänze auf die Sowjetunion gestützt war.<sup>28</sup> Obwohl es jetzt eine Republik war, in die der König nicht mehr zurückkehren durfte, war Jugoslawien nur formal keine Einparteiendiktatur. Tito war in diesem Augenblick der absolute Herrscher in der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien. "Die Wirtschaft wurde schnell verstaatlicht, Meinungsfreiheit, Religionsfreiheit, und Vereinigungsfreiheit gab es nicht. Ohne die Hilfe durch die Vereinten

---

<sup>28</sup> Der erste Außenminister des Nachkriegsjugoslawien war Ivan Šubašić und sein Nachfolger war Stanoje Stamić (1946 - 1948) und keiner war Mitglied der kommunistischen Partei. Während der schwierigsten Zeit der Konflikte mit dem Informbüro war Edvard Kardelj Außenminister (1948 - 1953).

Nationen wären viele vor Hunger gestorben” (Jakovina, 2003:80). Die Sowjetunion wurde, was das Dritte Reich bis dahin war - der Hauptkäufer und der Hauptverbraucher der Rohstoffe. Wenn es schon kein antirussisches Klima im Land gab, dann wurde das antiwestliche Klima erzwungen. Die westeuropäischen Länder wurden regelmäßig als reaktionär und imperialistisch beschrieben. Das deutliche Insistieren auf den Beziehungen mit der Sowjetunion und auf der sowjetischen Kultur hat auch hier schnell Abneigung geschaffen. Da sich Moskau bemühte, dass die im Krieg verankerten Formen weiterhin in vielen anderen Feldern durchgeführt werden, gab es immer mehr Missverständnisse (Jakovina, 2003: 82-83). Die allmähliche Kommunisierung von Osteuropa verursachte, dass marginale Individuen an die Macht kamen, von denen viele jahrzehntelang gar nicht in den Ländern gelebt hatten, die sie jetzt führen sollten. Aber Tito war anders. “Er kam nicht durch sowjetische Panzer an die Macht, dabei hatten sie ihm nicht mal besonders bei der Eroberung des Landes geholfen. Er hatte viele Anhänger, eine große Armee und war ausgesprochen beliebt, sogar über die Grenzen seines Landes hinaus.” Passiv zu bleiben oder sich nur auf Jugoslawien zu beschränken, war keine Optionen und so machte Tito weiter mit der Verschärfung der Beziehungen mit der kapitalistischen Welt und dachte, dass Moskau immer die ideologisch korrekte Seite unterstützen wird. Allmählich wurde aber klar, dass der Block nicht als Gesellschaft der Ähnlichen, sondern als Gesellschaft der Gehorsamen geführt wird (Jakovina, 2013: 108-112).

Es ist hervorzuheben, dass die jugoslawische Außenpolitik unter einem starken Einfluss von Tito stand. Tito empfand sich und Jugoslawien nach dem zweiten Weltkrieg als die Ersten auf dem Balkan. Das politische Ansehen, das Jugoslawien unmittelbar nach dem Krieg sowohl bei den westlichen als auch bei den östlichen Nachbarn genoss, schmolz sehr schnell. Jugoslawien und seine Nachbarn gingen schnell auseinander, und das auf mehreren Ebenen: die schwer zu lösenden territorialen und die ethnischen Probleme mit den Nachbarländern waren erneut ins Leben gerufen. Zugleich konnten in den osteuropäischen Ländern, in denen der Sozialismus überwogen hat, aber nicht aufgrund einer authentischen Revolution wie in Jugoslawien, die kommunistischen Parteien dem durch die jugoslawische Führung angegebenen Tempo der Sozialisation der Gesellschaft nicht folgen und so waren hinter der Fassade der Herzlichkeit und der Kameradschaft Neid und Animosität verborgen. Aber das Auseinandergehen von Jugoslawien und der Sowjetunion verlief nicht augenblicklich und laut. Die Unterschiede in den zwei Führungsarten zeigten sich in manchen Fragen der Außenpolitik - Triest, die Balkanföderation mit Bulgarien, die Unterstützung griechischer Kommunisten im Bürgerkrieg, der Annexion Albaniens, der Abschuss des amerikanischen

Flugzeugs über Jugoslawien, die Kärnten-Frage, aber auch auf dem Plan der Innenpolitik - die Entwicklung von Titos Personenkult und der allzu ambitionierte Fünfjahresplan. Obwohl die konkreten Umstände jeder einzelnen Frage unterschiedlich waren, war ihr gemeinsamer Nenner, dass die jugoslawische Seite eine entschlosseneren Unterstützung durch die Sowjetunion angesichts ihrer Ansprüche gegenüber den westlichen Verbündeten suchte und so zeigte sie in manchen Situationen Ungeduld und Hast, was in internationalen Beziehungen und in der Diplomatie nicht angemessen ist, während sie in bilateralen Beziehungen ein politisches Selbstbewusstsein affirmierte, das Stalin weder erwartet noch gebilligt hat (Bekić, 1988; 24-25).

Die höchstpositionierte jugoslawische Führung - weil nur diese mit den Kontroversen, was die Beziehungen mit der Sowjetunion angeht, vertraut war - hat die bestehenden Unterschiede natürlich unterschiedlich bewertet. Stalins Reserviertheit und Einsprüche angesichts der Unmäßigkeit ihrer Ansprüche zu akzeptieren, bedeutete für sie den Verzicht auf die gerechtfertigten Erwartungen einzelner jugoslawischer Völker, also quasi eine Verneinung der Aufopferung, an der alle für die Verwirklichung ihrer Erwartungen teilgenommen hatten. Deshalb hatten Tito und seine engsten Mitarbeiter geschätzt, dass sie das Prinzip der vollen Gleichstellung in den Beziehungen zur Sowjetunion verteidigen müssen und schließlich auch die Machtübernahme, die sie in schweren Umständen des Volksbefreiungskampfes (NOB) und der Revolution erkämpft hatten (Bekić, 1988:26). Titos Jugoslawien war das erste kommunistische Land, das offen und erfolgreich der Sowjetunion Widerstand leistete. Aber man fing nicht gleich mit der Schaffung einer freieren und reicheren Gesellschaft an. Die Trennung von Stalin und vom ersten Land des Sozialismus kam nicht über Nacht, denn die ideologisch-politische Nähe kann nicht einfach so verschwinden. "Nach jahrelanger Indoktrination erfolgte die Bewusstseinsbildung langsam" (Goldstein, 2015: 511).

### **Titos Position retten**

Obwohl Jugoslawien bis 1948 stark von stalinistischen Ideen durchdrungen war, kam es zu einer Annäherung an den Westen, nachdem man es im Sommer 1948 aus dem Informbüro der kommunistischen Parteien ausgeschlossen hatte. "Die Annäherung an den Westen war notwendig und ohne Verstellung, obwohl sie nie die Teilung der Kommunistischen Partei Jugoslawiens (KPJ) im Land und die Beschmutzung der ideologischen Reinheit durch das Verlassen der Grundpostulate der Ideologie einbegreifen sollte" (Jakovina, 2011: 31). In den Umständen des Konflikts mit dem Informbüro wurde Jugoslawien, vielleicht mehr als es

wollte, in den Kalten Krieg involviert. Nach der scharfen Propaganda und den ideologisch-politischen Kämpfen mit dem Informbüro wurde Jugoslawien über die wirtschaftliche und über die militärische Hilfe und später auch institutionell durch den Balkanpakt aus dem Jahre 1953 *de facto* dem westlichen Verteidigungssystem angeschlossen. Auf dem Plan der Innenpolitik machte Jugoslawien jedoch, trotz gewisser Anpassungen, weder politische noch ideologische Kompromisse, und so war sein Status zweifach: Auf dem innenpolitischen Plan handelte es sich um ein äußerst leninistisches Konzept der Regierung und der Staatsorganisation und auf dem außenpolitischen Plan handelte es sich *de facto* um eine Bündnisbeziehung mit dem westlichen Block. Durch diesen Präzedenzfall brach Jugoslawien erfolgreich die scharfe ideologische und politische Aufteilung der Welt in der Nachkriegszeit, die durch die These, aber auch durch die Praxis des Eisernen Vorhangs geprägt war, aber das Problem der eigenen Lage hat es auf Dauer nicht geregelt. Das Bündnis mit dem Westen war nur temporär und durch beide Seiten vorsichtig kalkuliert. Die wirtschaftliche und die militärische Hilfe, die für Jugoslawien gedacht war, war so strukturiert, dass sie nur die unmittelbare Verteidigungskraft des Landes aufrecht erhielt und stärkte, aber nicht, dass Jugoslawien gänzlich ins westliche Wirtschaftssystem und in die politische Gemeinschaft eingeschlossen wurde. Auf dem strategischen, politischen und auch auf dem propagandistischen Plan hat die Sowjetunion durch die Entwicklungen in Jugoslawien einen erheblichen Schaden erlitten. Deshalb haben Stalins Nachfolger, Stalins Willen durchführend, die Normalisierung der Verhältnisse initiiert. "Ihr Ziel war jedoch nicht, Jugoslawien wieder in den "sozialistischen Rahmen" zu bringen, sondern seine Rolle im westlichen Verteidigungsbündnis und in der internationalen Arbeiterbewegung zu marginalisieren" (Bekić, 1988: 10).

Die westliche Hilfe war schon während des Kriegs von zentraler Bedeutung für das jugoslawische Überleben. Die amerikanische Regierung veränderte 1949 ihre Exportpolitik und ihre Handelspolitik gegenüber Belgrad. "Alles, was an Belgrad geliefert wird, wird in so großen Mengen geliefert, dass kein Land um seine Sicherheit Angst haben muss. Jugoslawien wird weder reicher noch stärker, aber es wird genug bekommen, damit Tito politisch nicht untergeht" (Jakovina, 2003: 283). Ungeachtet der vagen und vorsichtigen Anfragen, was die Wirtschaftshilfe angeht, interessierte sich die Regierung der Vereinigten Staaten dafür, dass Tito stark genug erhalten wird, so dass er sich weiterhin dem Kominformbüro widersetzt. Das Jahr 1953 begann in den Beziehungen zwischen Jugoslawien und dem Westen im Zeichen der

beschleunigten Vorbereitungen für den Abschluss des Balkanpakts<sup>29</sup> zwischen Jugoslawien und den zwei Nachbarländern, die NATO-Mitglieder waren, Griechenland und der Türkei. Dieses Militär-Schutzbündnis zu schließen, hatte eine breitere Bedeutung als nur in der Region, weil der Westen Interesse daran hatte, den schwachen Südflügel zu stärken. Deshalb war im Rahmen des strategischen NATO-Plans ein solches jugoslawisches Engagement angestrebt, in dem Jugoslawien durch einen allmählichen Anschluß an das westliche Militärbündnis wichtige militärische Verpflichtungen gegenüber den zwei Partnern auf dem Balkan, aber auch gegenüber dem NATO-Pakt in seiner Gänze übernehmen würde (Bekić, 1988: 488). Obwohl der Balkanpakt nie formal aufgelöst wurde, starb er allmählich wegen der veränderten politischen Situation ab.<sup>30</sup>

Das Verhältnis zwischen der katholischen Kirche in Kroatien und der neuen kommunistischen Regierung führte vom Anfang des neuen Jugoslawien an zu immer größeren Spannungen zwischen Belgrad und dem Heiligen Stuhl. Der neue Staat hat sich systematisch, aber allmählich bemüht, den Einfluss der Religion auf die Gesellschaft zu verringern, indem das Recht auf die religiöse Bildung immer geringer wurde und indem eine Arbeitsstelle oder Aufstiegschancen ohne die Mitgliedschaft in der Partei nicht möglich waren. Aber die jugoslawische Staatsführung begann mit der Vorbereitung “seiner größten Zerstörungsaktion der Einheit der Kirche, die die Macht der kirchlichen Hierarchie schwächen sollte und die katholische Kirche, wenn nicht offiziell vom Vatikan trennen, dann wenigstens durch die Entstehung einer sogenannten “Nationalkirche” unter ihren Einfluss bringen wollte (Akmadža, 2003: 184). Die Bischöfe in Jugoslawien entschieden, im September 1952 eine Bischofskonferenz abzuhalten, auf der ein Hauptthema war, welche Stellung gegenüber den katholischen Priesterverbänden zu beziehen ist. Die Bischöfe haben geheim beim Vatikan Rat gesucht. In seiner Antwort hoffte der Vatikan, dass die Bischöfe in Jugoslawien der “schweren Drohung”, die diese Vereinigungen der Priester bedeuten, widerstehen werden. Durch diese Antwort angespornt, haben die Bischöfe eine einstimmige Erklärung “Non licet” (dt. es wird verboten) abgegeben, in der sie die Standesverbände der katholischen Priester ausgesprochen verbieten und in der ihre weitere Gründung verboten wird. Die Reaktionen der Regierung und der Presse auf diese Erklärung der Bischöfe waren heftig. Die jugoslawische Regierung hat dem Vatikan eine strenge diplomatische Note übermittelt und unterstellte dem Vatikan, sich in die Innenpolitik eingemischt zu haben. Da in der Zwischenzeit die Nachricht

---

<sup>29</sup> Mehr zum Balkanpakt siehe bei Milan Terzić: *Balkanski pakt 1953/1954 - zbornik dokumenata*, Vojnoistorijski institut, Beograd, 2005.

<sup>30</sup> Obwohl er im Laufe der Intervention der Mitglieder des Warschauer Pakts in der Tschechoslowakei wieder aktualisiert wurde.



kam, dass Erzbischof Alojzije Stepinac zum Kardinal ernannt wurde, hat die jugoslawische Regierung diese Tatsache als Grund für den Abbruch der diplomatischen Beziehungen zum Vatikan ausgenutzt<sup>31</sup> (Akmandža, 2003: 191-193).

## Popis literature

### Quellenverzeichnis

#### Primarna literatura:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): *Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. S. 9-19.

Bruno Korea Gajski (2015): *Ključni momenti jugoslavenske i hrvatske diplomacije od 1941. do 1956*. Zagreb: Međunarodne studije: časopis za međunarodne odnose, vanjsku politiku i diplomaciju, Vol. XV No. 4. 2015. Str. 44.-58.

---

<sup>31</sup> Die diplomatischen Beziehungen wurden 1966 nach der Unterzeichnung des Protokolls zwischen Jugoslawien und dem Vatikan wieder aufgenommen, danach kam es zur Beruhigung der Spannungen.

## Sekundarna literatura:

### Tiskana izdanja:

Helbig, Gerhard, Buscha, Joachim (2001): *Deutsche Grammatik: ein Handbuch für den Ausländerunterricht*. Berlin und München: Langenscheidt KG.

Jakić, Blanka, Hurm, Antun (2004): *Hrvatsko-njemački rječnik*. Zagreb: Školska knjiga.

Hansen-Kokoruš, Renate, Matešić, Josip, Pečur-Medinger, Zrinka i Znika, Marija (2005): *Njemačko-hrvatski univerzalni rječnik*. Zagreb: Nakladni zavod Globus: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje.

Dudenredaktion (Hg.) (2007): *Duden deutsches Universalwörterbuch*. Mannheim [etc.]: Dudenverlag.

Rodek, Snježana, Kosanović, Jasenka (2008): *Njemačko-hrvatski poslovni rječnik = Wirtschaftswörterbuch Deutsch-Kroatisch*. Zagreb: Massmedia.

Rodek, Snježana (2008): *Hrvatsko-njemački poslovni rječnik = Wirtschaftswörterbuch Kroatisch-Deutsch*. Zagreb: Massmedia.

Jozić, Željko et al. (2013): *Hrvatski pravopis*. Zagreb: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje.

Hudeček, Lana, Mihaljević, Milica (2017): *Hrvatska školska gramatika*. Zagreb: Institut za hrvatski jezik i jezikoslovlje.

### Digitalna izdanja:

Akmandža, Miroslav (2003): *Uzroci prekida diplomatskih odnosa između Vatikana i Jugoslavije 1952. godine*.

Usp. [https://hrcak.srce.hr/index.php?id\\_clanak\\_jezik=18332&show=clanak](https://hrcak.srce.hr/index.php?id_clanak_jezik=18332&show=clanak)

Dacić, Suada, Salihović, Sabira (2011): *Čovjek kao čimbenik pouzdanosti dinamičkog sustava vozač-vozilo-okolina*. Usp. <https://hrcak.srce.hr/file/111358>

Miletić, Ivan Andrea (2016): *Cestovna raskrižja kao elementi sigurnosti cestovnog prometa*.

Usp. <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:372/preview>

## Mrežni izvori za prijevod na hrvatski:

[posljednji pristup za sve izvore 4. 6. 2019.]

Digitales Wörterbuch der Deutschen Sprache: <https://www.dwds.de/>

Hrvatski jezični portal: <http://hjp.znanje.hr/>

EuroVoc: <https://eur-lex.europa.eu/browse/eurovoc.html?locale=hr>

BMVI: Sicherheit im Straßenverkehr:

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Sicherheit-Strassenverkehr/sicherheit-strassenverkehr.html>

Verkehrssicherheitsprogramm 2011:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile)

Mittelfristige Forschungsplanung 2016/2020 der Bundesanstalt für Straßenwesen:

[http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Dokumente/forschungsplanung-2016-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Dokumente/forschungsplanung-2016-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Aufgaben, Leitbild und Geschichte:

[https://www.bast.de/BASSt\\_2017/DE/BASSt/BASSt\\_node.html](https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/BASSt/BASSt_node.html)

Smjernice politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011.-2020.:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE-HR/TXT/?uri=LEGISSUM:tr0036&from=DE>

Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/strassenverkehrssicherheit-foerderrichtlinie.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/strassenverkehrssicherheit-foerderrichtlinie.pdf?__blob=publicationFile)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR):

<https://www.dvr.de/dvr/kurzdarstellung/>

Begleitetes Fahren ab 17:

<https://www.bf17.de/startseite.html>

Bundesfernstraßen. Gabler Wirtschaftstlexikon:

<https://wirtschaftstlexikon.gabler.de/definition/bundesfernstrassen-28274>

Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI) - Bewertung der Maßnahmen:

[https://www.bast.de/BASSt\\_2017/DE/Publikationen/Foko/2013-2012/2013-02.htm](https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Publikationen/Foko/2013-2012/2013-02.htm)

Program Euro NCAP:

<https://www.euroncap.com/en>

Verkehrssicherheitsaktion “Runter vom Gas”:

<https://www.runtervomgas.de/news.html>

Deutsches Straßenverkehrsgesetz. Online-Version:

<https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/StVG.pdf>

Allgemeiner Deutscher Automobilklub - Rund um den Führerschein:

<https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/>

Allgemeiner Deutscher Automobilklub - Verkehrsmedizin:

<https://www.adac.de/verkehr/verkehrsmedizin/info/>

Die neuen Entwurfsstandards für Außerortsstraßen im internationalen Vergleich von Werner Brilon,

Ruhr- Universität Bochum Ray Krammes, Texas A&M University:

[https://www.ruhr-uni-bochum.de/verkehrswesen/download/literatur/Bri\\_KRAM97\\_cit.pdf](https://www.ruhr-uni-bochum.de/verkehrswesen/download/literatur/Bri_KRAM97_cit.pdf)

Europäische Verkehrspolitik:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/europaeische-verkehrspolitik.html>

BMVI - Verkehrsprognose 2030:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html>

Unfallkommission als Mittel der Verkehrssicherheit - Erfahrungen:

[https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Publikationen/Veranstaltungen/U-Russisch-Deutsche-Konferenz-2010/Degener-Kurzfassung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Publikationen/Veranstaltungen/U-Russisch-Deutsche-Konferenz-2010/Degener-Kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

EU-Projekt DRUID:

[http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en)

MPU – Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung:

<http://www.afn.de/infos-ratgeber/mpu-die-medizinisch-psychologische-untersuchung/>

Verkehrspsychologische MPU-Vorbereitung:

<https://www.afn.de/infos-ratgeber/verkehrspsychologische-mpu-vorbereitung/>

Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Herausgeber: Die Professoren des Instituts für Wirtschaft und Verkehr. Dresden 2006.

[https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivw/ressourcen/dateien/diskuss/2006\\_2\\_diskusbtr\\_iwv.pdf?lang=en](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivw/ressourcen/dateien/diskuss/2006_2_diskusbtr_iwv.pdf?lang=en)

Zakon o sigurnosti prometa na cestama:

<https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama>

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu:

<https://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu>

Zakon o cestama:

<https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>

Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe:

<https://www.cvh.hr/propisi-i-upute/pravilnici/zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu/pravilnik-o-posebnim-uvjetima-za-vozila-kojima-se-obavlja-javni-cestovni-prijevoz-i-prijevoz-za-vlastite-potrebe/>

Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozače:

[https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017\\_12\\_132\\_3037.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_12_132_3037.html)

Pravilnik o minimalnim standardima za rad autoškola:

[https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018\\_01\\_3\\_115.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_01_3_115.html)

Obavljanje djelatnosti osposobljavanja za vozače:

[stari.mup.hr/256849.aspx](http://stari.mup.hr/256849.aspx)

Pravilnik o stručnom nadzoru nad radom autoškola:

<http://www.propisi.hr/print.php?id=7582>

Pravilnik o stručnom ispitu za stručnog voditelja u autoškoli, predavača, ovlaštenog ispitivača, i ovlaštenog nadzornika:

[http://static.1987.hr/media/vozacki-ispiti/pravilnici/pravilnik\\_si\\_nn\\_155\\_2008.pdf](http://static.1987.hr/media/vozacki-ispiti/pravilnici/pravilnik_si_nn_155_2008.pdf)

Pravilnik Hrvatskog autokluba o organiziranju i provođenju vozačkih ispita:

<http://static.1987.hr/media/vozacki-ispiti/pravilnici/pravilnik-vozackih-ispita.pdf>

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020.:

[https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011\\_05\\_59\\_1321.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_05_59_1321.html)

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa - projekt "Uoči me":

<http://www.scp.hr/nacionalni-program-sigurnosti-cestovnog-prometa-projekt-uoci-me-167.html>

Sigurnost cestovnog i gradskog prometa I. Doc. dr. sc. Grgo Luburić:

<http://files.fpz.hr/Djelatnici/gluburic/Luburic-predavanja-v3.pdf>

Pravilnik o homologaciji vozila:

<http://www.propisi.hr/print.php?id=5026>

Uredba o mjerilima za razvrstavanje cesta:

[https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012\\_03\\_34\\_819.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_03_34_819.html)

Verkehrssicherheit. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557289062496/1>

Allgemeine Verwaltungsvorschrift. Juraforum:

<https://www.juraforum.de/lexikon/allgemeine-verwaltungsvorschrift>

Verkehrsleistung. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557289410468/1>

Bundesautobahn. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557289639381/1>

Landstraße. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290112146/1>

Rahmenbedingung. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290301679/1>

Verkehrsprognose. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290534024/1>

Transitland. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290640589/1>

Fahrzeugbestand. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290727108/1>

Fahrzeugsicherheit. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290810323/1>

Straßenwesen. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557290949912/1>

Aufklärungsmaßnahme. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291032273/1>

Informationsmaßnahmen. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291088848/1>

Haushaltsmittel. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291251942/1>

Unfallrate. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291308352/1>

Aufklärungskampagne. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291444908/1>

Finanzmittel. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291721256/1>  
Sicherheitsaudit. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557291847005/1>  
Überholstreifen. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292110798/1>  
Knotenpunkt. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292205937/1>  
Telematik. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292268572/1>  
Notbremse. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292416876/1>  
Fahrleuchte. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292515114/1>  
Lastenheft. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292572359/1>  
Güterverkehr. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557292658670/1>  
Durchschnittswert. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305013472/1>  
Bewertungskriterium. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305155825/1>  
Forschungsprogramm. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305365633/1>  
Kreisverkehr. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305538231/1>  
Fahrzeugsicherheit. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305660906/1>  
Einzelmaßnahme. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557305847182/1>  
Schwertransport. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557321707315/1>  
Marktdurchdringung. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557321763276/1>  
Bewusstseinsbildung. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557321854385/1>  
Forschungsprojekt. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557322537548/1>  
Rahmenkonzept. IATE European Union terminology:  
<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557322688079/1>  
Rechtsgrundlage. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557322806661/1>

Zielgruppe. IATE European Union terminology:

<https://iate.europa.eu/search/standard/result/1557323081322/1>

## **Mrežni izvori za prijevod na njemački:**

[posljednji pristup za sve izvore 4. 6. 2019.]

Kleine Geschichte Jugoslawiens. Marie Janine-Calic: <http://www.bpb.de/apuz/256921/kleine-geschichte-jugoslawiens?p=all>

Die Geschichte Jugoslawiens (19. und 20. Jahrhundert). Elena Popovska:

[https://static.uni-graz.at/fileadmin/gewi-institute/Slawistik/Dokumente/slaw4www\\_ep\\_geschichtejugoslawiens.pdf](https://static.uni-graz.at/fileadmin/gewi-institute/Slawistik/Dokumente/slaw4www_ep_geschichtejugoslawiens.pdf)

Die blutige Geschichte vom Kosovo. Dunia Melde und Rino Mikulic:

<https://www.zeit.de/1989/16/die-blutige-geschichte-vom-kosovo>

Ome Lexikon der Universität Oldenburg:

<https://ome-lexikon.uni-oldenburg.de/laender/jugoslawien/>

Titos Staat. Die Zeit:

[https://www.zeit.de/1999/17/199917.tito\\_.xml](https://www.zeit.de/1999/17/199917.tito_.xml)

Hitlers Krieg im Osten. Planet Wissen:

[https://www.planet-wissen.de/geschichte/deutsche\\_geschichte/flucht\\_und\\_vertreibung/pwiehitlerskriegimosten100.html](https://www.planet-wissen.de/geschichte/deutsche_geschichte/flucht_und_vertreibung/pwiehitlerskriegimosten100.html)

Wie Hitler und Stalin Osteuropa aufteilten. Welt: <https://www.welt.de/kultur/history/article13375382/Wie-Hitler-und-Stalin-Osteuropa-aufteilten.html>

Krieg und Besatzung in Ost- und Westeuropa. Michael Wildt:

<http://www.bpb.de/izpb/151934/krieg-und-besatzung-in-ost-und-westeuropa?p=all>

Überfall auf Polen am 1.9.1939 - Beginn Zweiter Weltkrieg. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg:

<https://www.lpb-bw.de/beginn-zweiter-weltkrieg.html>

Zweiter Weltkrieg - Warum? Der Tagesspiegel:

<https://www.tagesspiegel.de/politik/literatur-zweiter-weltkrieg-warum/1202020.html>

Russland und Europa. In Hassliebe vereint. Die Zeit:

<https://www.zeit.de/zeit-geschichte/2015/03/russland-europa-osten-westen-konflikt/seite-4>

Holm Sundhaussen, Maček, Vladimir, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 3. Hgg. Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1979, S. 65-68 [Onlineausgabe]; URL: <https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1275>

Kroatien im Zweiten Weltkrieg. Spiegel Online:

<http://www.spiegel.de/einestages/kroatien-im-zweiten-weltkrieg-a-949715.html>

Ein kurzer Gang durch die Geschichte Kroatiens. Ludwig Steindorff:

<http://www.bpb.de/apuz/158166/ein-kurzer-gang-durch-die-geschichte?p=all>

Die Katholische Kirche in Kroatien während des Zweiten Weltkrieges in der Perzeption von Ulrich Schiller:

[https://bib.irb.hr/datoteka/510473.Grcevic\\_Mario\\_Ulrich\\_Schiller.pdf](https://bib.irb.hr/datoteka/510473.Grcevic_Mario_Ulrich_Schiller.pdf)

Völkischer Furor in Kroatien. Süddeutsche Zeitung Online:

<https://www.sueddeutsche.de/politik/voelkermord-das-jugoslawische-trauma-1.4065076>

Sie erzählen dieselben grauenvollen Geschichten. Zeit Online:

<https://www.zeit.de/1992/05/sie-erzaehlen-dieselben-grauenvollen-geschichten/seite-3>

Holm Sundhaussen, Pavelić, Ante, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 3. Hgg.

Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1979, S. 409-411 [Onlineausgabe]; URL:

<https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1504>

Holm Sundhaussen, Tito, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 4. Hgg. Mathias

Bernath / Karl Nehring. München 1981, S. 325-329 [Onlineausgabe]; URL: [https://www.biolex.ios-](https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1787)

[regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1787](https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1787)

Edgar Hösch, Alexander I. Karadjordjević, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 1.

Hgg. Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1974, S. 35-37 [Onlineausgabe]; URL:

<https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=421>

Edgar Hösch, Petar I. Karadjordjević, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 3. Hgg.

Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1979, S. 444-445 [Onlineausgabe]; URL:

<https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1526>

Gerhard Grimm, Churchill, Sir Winston Leonard Spencer, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte

Südosteuropas. Bd. 1. Hgg. Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1974, S. 310-312 [Onlineausgabe];

URL: <https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=666>

Holm Sundhaussen, Mihailović, Draža Dragoljub, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas.

Bd. 3. Hgg. Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1979, S. 196-198 [Onlineausgabe]; URL:

<https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1359>

Andreas Hillgruber, Mussolini, Benito, in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 3. Hgg.

Mathias Bernath / Felix von Schroeder. München 1979, S. 263-266 [Onlineausgabe]; URL:

<https://www.biolex.ios-regensburg.de/BioLexViewview.php?ID=1415>

Partisanenkrieg in Jugoslawien. Lebendiges Deutsches Museum Online:

<https://www.dhm.de/lemo/kapitel/der-zweite-weltkrieg/kriegsverlauf/partisanenkrieg-in-jugoslawien.html>

Tito und der Sozialismus. Zeit Online:

<https://www.zeit.de/1952/21/tito-und-der-sozialismus>

Jugoslawiens Krise. Eine Kriese der Partei. Zeit Online:

<https://www.zeit.de/1972/30/jugoslawiens-krise-eine-krise-der-partei>

Vor 70 Jahren: Ausrufung der Föderativen Republik Jugoslawien. Bundeszentrale für politische Bildung:



<http://www.bpb.de/politik/hintergrund-aktuell/216101/jugoslawien>

Kiszling, Rudolf, "Glaise von Horstenau, Edmund" in: Neue Deutsche Biographie 6 (1964), S. 423 f. [Online-Version]; URL:

<https://www.deutsche-biographie.de/pnd118539647.html#ndbcontent>

28. November 1943 - Die Teheran-Konferenz der "Großen Drei" beginnt. WDR Online:

<https://www1.wdr.de/stichtag/stichtag7912.html>

Als Stalin mit Tito brach. Wiener Zeitung Online:

[https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/oesterreich/205442\\_Als-Stalin-mit-Tito-brach.html](https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/oesterreich/205442_Als-Stalin-mit-Tito-brach.html)

Landsmannschaft und Hilfsverein der Deutsch-Untersteirer in Österreich

<http://www.oelm.at/deutsche-volksgruppen/slowenien/>

Österreichisches Musiklexikon Online. Krain:

[http://www.musiklexikon.ac.at/ml/musik\\_K/Krain.xml](http://www.musiklexikon.ac.at/ml/musik_K/Krain.xml)

Historical Travel Reports from the 17th to the 19th Century:

<https://www.ios-regensburg.de/en/information-infrastructure/library/digital-library/travel-reports.html>

Politische Geschichte Chinas. Thoralf Klein:

<http://www.bpb.de/internationales/asien/china/44251/china-1900-1949?p=all>

Tito - der Präsident auf Lebenszeit. MDR:

<https://www.mdr.de/zeitreise/weitere-epochen/zwanzigstes-jahrhundert/praesident-auf-lebenszeit-tito-100.html>

AVNOJ-Bestimmungen. Demokratiezentrum Wien:

<http://www.demokratiezentrum.org/wissen/wissenslexikon/avnoj-bestimmungen.html>

Die historische Entwicklung des Kroatischen Staates:

<https://croatia.eu/article.php?lang=3&id=53>

Das erste Treffen der "Großen Drei". Deutschlandfunk Kultur:

[https://www.deutschlandfunkkultur.de/zweiter-weltkrieg-das-erste-treffen-der-grossen-drei.932.de.html?dram:article\\_id=270352](https://www.deutschlandfunkkultur.de/zweiter-weltkrieg-das-erste-treffen-der-grossen-drei.932.de.html?dram:article_id=270352)

Savez komunista. Hrvatska enciklopedija:

<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=54740>

Narodnooslobodilački rat. Hrvatska enciklopedija:

<http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=43002>

Nezavisna Država Hrvatska. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/58734/>

Nezavisna Država Hrvatska. Leksikografski zavod Miroslav Krleža:

<http://hol.lzmk.hr/clanak.aspx?id=27629>

NDH između Hitlera i Mussolinija. Bogdan Krizman. Globus, Zagreb 1983.

Sporazum Tito-Šubašić - 1944. povijest.hr:

<https://povijest.hr/nadanasnjidan/sporazum-tito-subasic-1944/>

Kraljevina Jugoslavija. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/29379/>

Cvetković Dragiša. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/16376/>

Karađorđevići. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/30058/>

Banat. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/10656/>

Viktor Emanuel II. Proleksis enciklopedija online:

<http://proleksis.lzmk.hr/50209/>

Pakt o nenapadanju Njemačke i SSSR-a “Molotov-Ribentrop”. Vojna povijest:

<https://vojnapovijest.vecernji.hr/vojna-povijest/pakt-o-nenapadanju-izmedu-njemacke-i-sssr-a-molotov-ribbentrop-1023530>

Internacionala. Leksikografski zavod Miroslav Krleža:

<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=27642>

## **Prilozi**

## Anhang

Njemački izvornik

**Deutscher Ausgangstext**



# 1. Einleitung

Wir haben die vergangenen 5 Jahre auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit beachtliche Erfolge erzielt. Unsere Zahlen zeigen: Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 wirkt! Dank der umfassenden und effektiven Verkehrssicherheitsarbeit, die als langfristiger dynamischer Prozess zu verstehen ist, beobachten wir bei Unfällen mit Personenschaden trotz gesteigerter Verkehrsleistung einen klaren Trend nach unten. Das ist eine sehr positive Entwicklung. Im Jahr 2014 kamen 3.377 Verkehrsteilnehmer bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben, was im Vergleich zum Jahr 2011 einem Rückgang von insgesamt rund 16 % entspricht. Damit befinden wir uns auf einem guten Weg, das gesteckte Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms aus dem Jahr 2011 zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 % zu reduzieren. Hierfür bedarf es angesichts der bereits erreichten Sicherheitsfortschritte und des weiterhin steigenden Verkehrs weiterer Anstrengungen aller Akteure.

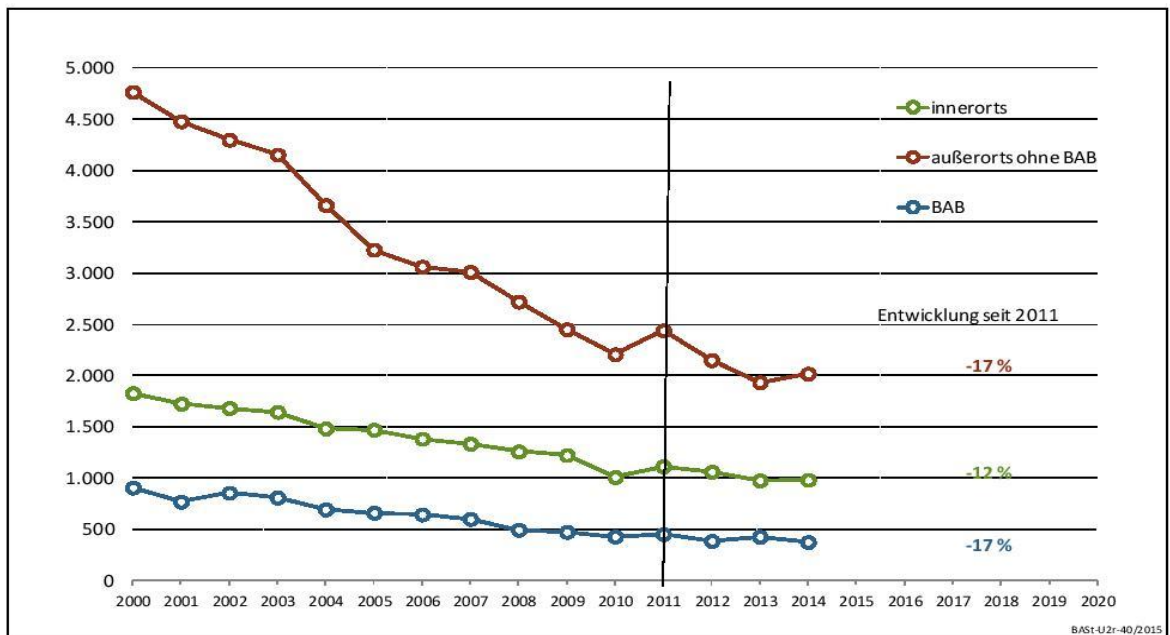
Mit der vorliegenden Halbzeitbilanz wird ein Resümee über die vergangenen Jahre gezogen und ein Ausblick auf die nächsten 5 Jahre gegeben. Dabei werden die Maßnahmen identifiziert, die die größten Potentiale zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aufweisen. Der Bund wird hierbei seine Handlungsmöglichkeiten in vollem Umfang nutzen.

Im November 2011 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, ehem. BMVBS) das Verkehrssicherheitsprogramm, welches die Leitlinie für die Verkehrssicherheitspolitik des Bundes bis zum Jahr 2020 vorgibt. Dieses Programm enthält 56 Maßnahmen und wurde auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse erstellt. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist das Ergebnis eines breiten Dialogprozesses, an dem die Bundesländer und viele private Institutionen beteiligt waren. Es versteht sich auch als Orientierungsrahmen für programmatische Ansätze der Bundesländer sowie privater Institutionen. Es lädt alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit ein, sich an dieser wichtigen gesellschaftlichen Daueraufgabe engagiert zu beteiligen.

Der jeweils aktuelle und detaillierte Stand der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 kann dem alle zwei Jahre erscheinenden Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr (Unfallverhütungsbericht) entnommen werden, der 2014 zuletzt vorgelegt wurde (Bundestags-Drucksache 18/2420, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/024/1802420.pdf>).

## 2. Unfallgeschehen

Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit ist die Analyse der Unfallzahlen, sowohl in der langfristigen Entwicklung als auch in den jeweiligen Jahren.

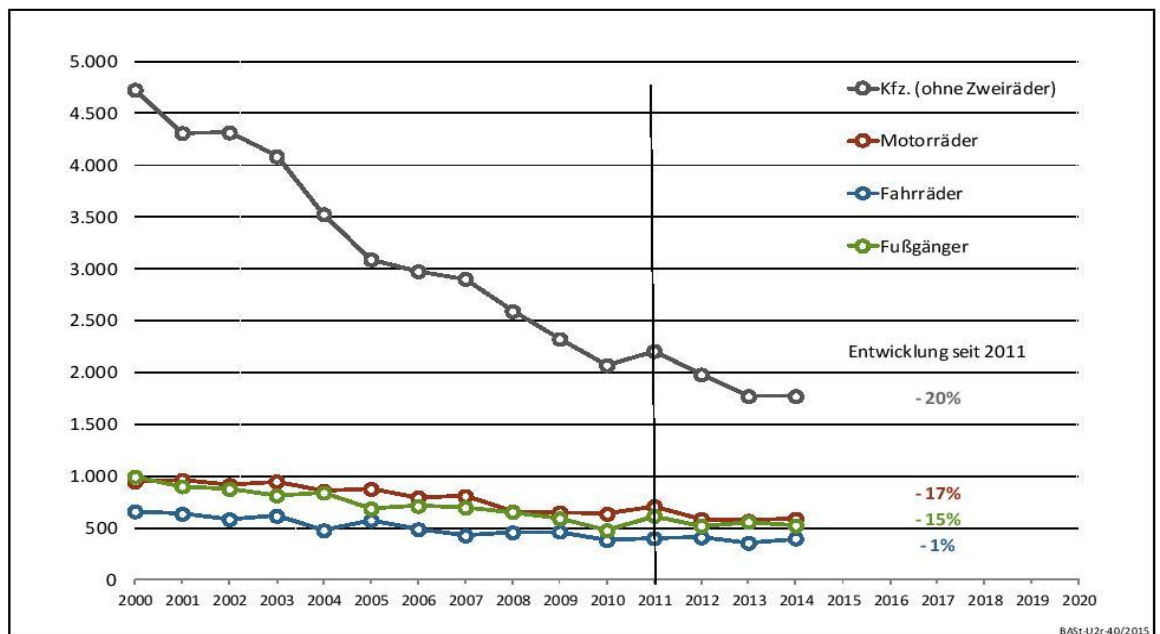


Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr seit 2000 nach Ortslagen (Quelle: BAST)

Bezogen auf die Laufzeit des aktuellen Verkehrssicherheitsprogrammes 2011 ging die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen im Vergleich 2011 und 2014 um rund 16 % zurück. Nach wie vor die meisten Getöteten verunglücken auf Landstraßen, obwohl hier seit 2011 ein Rückgang von 17 % zu verzeichnen ist. Der Rückgang seit 2000 beträgt sogar 58 %.

Knapp 30 % der Getöteten verunglücken auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften. Seit 2011 ist hier ein Rückgang um 12 % zu verzeichnen.

Betrachtet man die langfristige Entwicklung nach Art der Verkehrsbeteiligung, so wird auch hier sichtbar, dass bei allen Verkehrsteilnehmergruppen beachtliche Erfolge erzielt wurden. Bei Fahrrädern, Fußgängern und Motorrädern sind die Rückgänge prozentual als auch absolut betrachtet etwas geringer, weshalb sie auch zukünftig bei der Verkehrssicherheitsarbeit einen Schwerpunkt darstellen.



Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr seit 2000 nach Art der Verkehrsteilnahme (Quelle: BAST)

Was die Altersgruppen angeht, ist aufgrund der enormen Anstrengungen zur Verkehrssicherheit die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Kinder immer weiter zurückgegangen und liegt mit 71 getöteten Kindern in 2014 etwa 17 % unter dem Wert von 2011. Diese Gruppe ist in der Verkehrssicherheitsarbeit aber nach wie vor sehr wichtig, da im Kindesalter die Grundlagen für das Verhalten im Straßenverkehr gelegt werden. Die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen über 65 Jahren ging im Vergleich zu den anderen Altersgruppen um 5 % zurück. Mit Blick auf die demographische Entwicklung und die zunehmende Mobilität der Menschen im Alter bildet diese Gruppe daher im Rahmen der Verkehrssi-

cherheitsarbeit einen weiteren Schwerpunktbereich. Darüber hinaus liegt ein Fokus auf der Gruppe der jungen Menschen zwischen 18 und 24 Jahren. Hier sind die größten Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre zu verzeichnen (33 % weniger Getötete seit 2011). Diese Gruppe bleibt aber weiterhin aufgrund ihres hohen individuellen Unfallrisikos im Fokus, um diese Erfolge auch zukünftig zu verstetigen.

Was die Ortslagen angeht, werden aufgrund der Unfallzahlen die Landstraßen und Innerortsstraßen zukünftige Handlungsschwerpunkte sein. Deshalb erfolgt hier eine vertiefende Analyse anhand der Unfallzahlen aus 2014.



## Landstraßen

Auf Landstraßen, für die der Bund nur in begrenztem Umfang Straßenbaulastträger ist, werden nach wie vor die meisten Getöteten im Straßenverkehr in Deutschland registriert. 2.019 Personen bzw. 60 % aller bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verletzten Personen verunglückten 2014 auf Landstraßen.

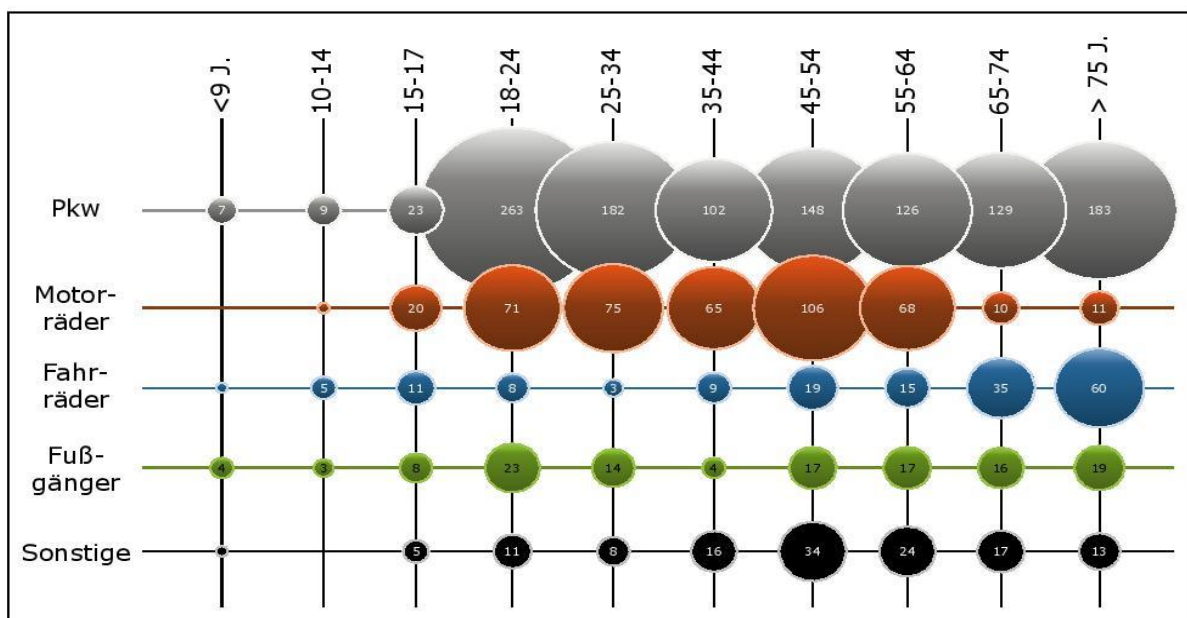
Der größte Anteil entfällt davon auf Insassen von Pkw (58 % aller Getöteten). Allerdings ging diese Zahl seit 2011 auch am stärksten zurück (-21 %).

Bezogen auf die Altersgruppenzugehörigkeit stehen bei Pkw-Unfällen die jungen Fahrer und Fahranfänger im Fokus. In der Altersgruppe der 18 bis 24-Jährigen kamen im Jahr 2014 263 Personen auf Landstraßen ums Leben. 22 % der getöteten Pkw-Insassen auf Landstraßen bzw. 8 % aller Getöteten waren zwischen 18 und 24 Jahren alt.

Eine weitere besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe auf Landstraßen bilden die Nutzer von Motorrädern (21 % aller Getöteten).

Auch hier sind die jüngeren Motorradnutzer von 18 bis 34 Jahren besonders auffällig. Im Vergleich zu den übrigen Verkehrsbeteiligungsarten ist bei den Motorradnutzern jedoch auch die Altersgruppe von 45 bis 54 Jahren mit 106 Getöteten überproportional stark vertreten.

Insbesondere in der Gruppe der jungen Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren konnten in den letzten Jahren deutliche Fortschritte auch auf Landstraßen erzielt werden. Seit 2011 ist auf Landstraßen ein Rückgang der Getötetenzahlen in dieser Altersgruppe um 29 % zu verzeichnen.



Getötete auf Landstraßen nach Altersklassen und Verkehrsbeteiligung – 2014 (Quelle: BASt)



## Innerortsstraßen

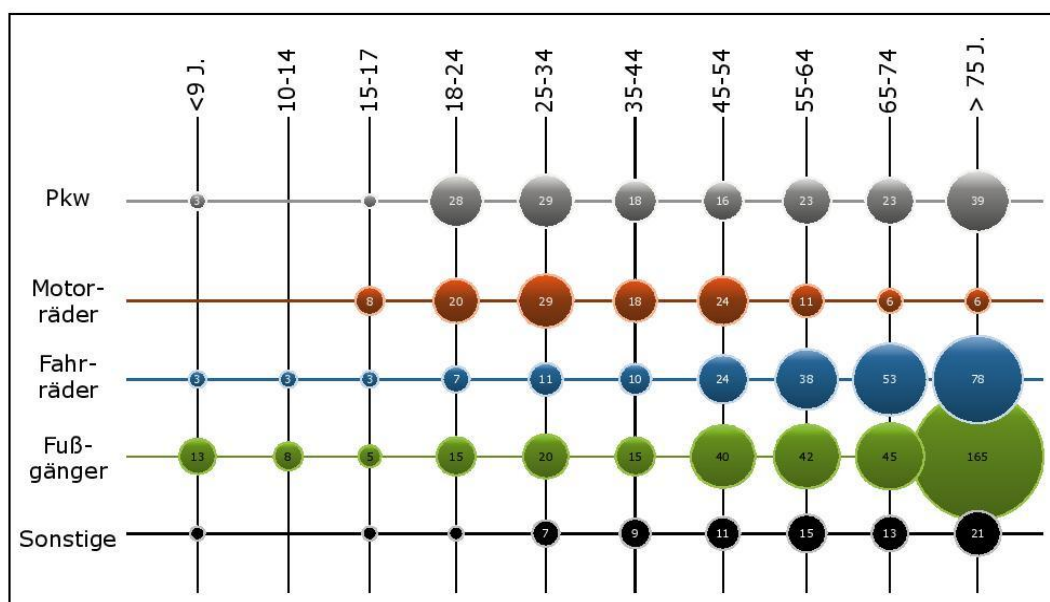
Obwohl Unfälle innerhalb von Ortschaften – auch dort sind nur in begrenztem Umfang Straßen in der Baulast des Bundes – tendenziell nicht so schwer sind wie Unfälle in anderen Ortslagen, werden mit 983 Personen immer noch knapp 30 % der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten auf Innerortsstraßen registriert.

Überdurchschnittlich häufig sind dabei schwächere Verkehrsteilnehmer – insbesondere Fußgänger – betroffen. 37 % der Getöteten innerorts waren Fußgänger (368), davon 57 % älter als 65 Jahre, fast jeder zweite (45 %) war sogar älter als 75 Jahre. Die Zahl der getöteten Fußgänger innerorts ging seit 2011 um 14 % zurück.

Die zweitgrößte Gruppe der innerorts tödlich verunglückten Personen waren Fahrradnutzer (230 Getötete). In 2014 waren es 7 % aller Getöteten bzw. 23 % der Getöteten inner-

orts. In den Unfallzahlen zeigt sich auch die zunehmende Nutzung des Fahrrades. Der Rückgang der getöteten Fahrradnutzer innerorts seit 2011 beträgt lediglich 4 %.

Bei den innerorts getöteten Fahrradnutzern waren fast 57 % älter als 65 Jahre, jeder Dritte (34 %) sogar älter als 75 Jahre.



Getötete auf Innerortsstraßen nach Altersklassen und Verkehrsbeteiligung – 2014 (Quelle: BASt)

### 3. Rahmenbedingungen und europäische Einordnung

Nach der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung zukünftig weiter zunehmen. Auch die Pkw-Dichte soll sich erhöhen. Was den nichtmotorisierten Verkehr angeht, soll der Fahrradverkehr bundesweit betrachtet jedes Jahr leicht zunehmen, der Fußgängerverkehr soll leicht abnehmen, was besonders auf rückläufige Schülerzahlen und siedlungsstrukturelle Faktoren zurückzuführen sei.

Gemäß der Verkehrsprognose 2030 soll auch der Transitverkehr durch Deutschland in den nächsten Jahren deutlich weiter wachsen. Deutschland muss dabei als europäisches Transitland im Vergleich zur europäischen Peripherie besondere Aufgaben auch mit Bezug zur Straßenverkehrssicherheit schultern.

Die EU-Kommission hat 2010 die Mitgliedstaaten aufgefordert, durch nationale Strategien für die Straßenverkehrssicherheit zum Erreichen des europäischen Ziels einer Halbierung der Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2020 unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Ausgangslagen, Erfordernisse und Gegebenheiten beizutragen. Deutschland hat im Verkehrssicherheitsprogramm erstmals unter Berücksichtigung der „Leitlinien für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit 2011 - 2020“ der EU-Kommission ein quantitatives Ziel formuliert: Deutschland strebt als Zielperspektive die Reduktion der Getöteten bis 2020 um 40 Prozent an. Im europäischen Vergleich wird deutlich, dass die Entwicklung in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ausfällt. Dabei gehört Deutschland bislang mit einigen Staaten zu den sogenannten „best performern“. Es ist festzustellen, dass auch in diesen Ländern in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unternommen wurden. Bei direkten Vergleichen müssen auch die jeweils zugrunde liegenden Sachverhalte berücksichtigt werden. So sind mitunter die Einwohnerzahl, der Fahrzeugbestand und die Fahrleistungen sehr unterschiedlich. Ebenso wirkt sich Deutschlands Lage als Transitland in der Mitte Europas deutlich auf das Verkehrsgeschehen aus.

Aufgrund der bereits erreichten Erfolge sind weitere Sicherheitsverbesserungen schwieriger zu erreichen. Auch ist bei geringen absoluten Zahlen an Getöteten im Straßenverkehr mit deutlicheren Schwankungen zu rechnen, z. B. durch witterungsbedingte Expositionsänderungen. Insofern ist das nationale gesteckte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 bei weiter steigendem Verkehr um 40 Prozent in Deutschland zu reduzieren, weiterhin ein sehr ambitioniertes, aber erreichbares Ziel.

## 4. Was wurde bisher erreicht?

Im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 wurden insgesamt 56 Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugsicherheit identifiziert. Dabei standen besonders die Maßnahmen im Fokus, die von der Politik und Verwaltung aktiv betrieben werden können. Die Umsetzung aller Maßnahmen wurde seitdem engagiert vorangetrieben.

Grundlage dieser Maßnahmen sind wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung der BAST. Hierzu betreibt die BAST mit ihren rund 400 Mitarbeitern auf allen 3 Aktionsfeldern Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur erhebliche Eigenforschungen, um neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu gewinnen, die dann in die politische und fachliche Arbeit einfließen. Diese Eigenforschung wird unterstützt durch externe Forschungen. Hierfür werden jährlich Mittel in Höhe von über 5 Mio. Euro, u.a. aus dem Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit und dem Forschungsprogramm Straßenwesen bereitgestellt.

Bei der wissenschaftlichen Analyse der Vielzahl der Maßnahmen fällt auf, dass einige Maßnahmen in besonderem Maße zur Reduktion der Getöteten im Straßenverkehr beigetragen haben. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 resultieren sowie Maßnahmen, die schon vorher implementiert wurden, aber erst im Bezugszeitraum ihre volle Wirkung entfalteten. Aufgrund der Tatsache, dass in dem betrachteten Zeitraum viele Maßnahmen gleichzeitig ein- und durchgeführt wurden, lassen sich keine Rückschlüsse auf quantifizierbare Einzelwirkungen schließen. Insbesondere auch deshalb, weil einige Maßnahmen aufeinander aufbauen oder sich gegenseitig bedingen. Politik und Verwaltung tragen durch ihr Wirken maßgeblich zur Verbesserung der Infrastruktur und der Fahrzeugtechnik bei. Letztendlich ist Verkehrssicherheit jedoch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Gestaltung von Rechtsvorschriften und Aufklärungsmaßnahmen wirkt dabei auf das korrekte und rücksichtsvolle Verhalten jedes Einzelnen im Straßenverkehr hin. Der Verkehrsraum ist ein sozialer Raum, in dem es auf jeden Einzelnen ankommt, der sich darin bewegt.

Im Zeitraum von 2011 bis heute sind folgende Maßnahmen mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders hervorzuheben:

### 4.1 Aktionsfeld „Mensch“

#### ■ Begleitetes Fahren ab 17

Das „Begleitete Fahren ab 17“ senkt nach einer Untersuchung der BAST die Unfallrate von Fahranfängern in den ersten beiden Jahren des selbständigen Fahrens um rund 20 %. Der Anteil der Fahranfänger, die am Begleiteten Fahren teilnehmen, ist seit der bundesweiten Umsetzung des Modells im Jahre 2008 kontinuierlich gestiegen und umfasste 2013 40 % aller Pkw-Fahrlaubniserwerber. Diese Maßnahme, verknüpft mit der Einführung des absoluten Alkoholverbotes für Fahranfänger und mit gezielten Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen für die Altersgruppe der jungen Fahrer, hat sicherlich ganz entscheidend dazu beigetragen, dass die Getöteten in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ in den letzten Jahren signifikant zurück gegangen ist. Derzeit läuft ein Forschungsprojekt der BAST zur weiteren Optimierung des Maßnahmenansatzes des Begleitenden Fahrens.

#### ■ Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen

Das BMVI hat auf der Basis der Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle (FöRilVuSt 2013) im Zeitraum 2011 bis 2015 eine Vielzahl von Maßnahmen gefördert, die das Ziel haben, zur Verkehrsaufklärung und -erziehung der Bevölkerung beizutragen. Hierfür standen bzw. stehen im betrachteten Zeitraum Haushaltsmittel insgesamt von rund 56 Mio. Euro zur Verfügung. Denn das richtige Verhalten im Straßenverkehr ist eine entscheidende Säule, wenn es darum geht, Verkehrsunfälle zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu fördern.

Vor diesem Hintergrund haben wir die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ ins Leben gerufen, die mit einer Vielzahl an Aktionen Verkehrsteilnehmer für die Gefahren und mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr sensibilisiert. Zielgruppengerecht werden verschiedene Unfallursachen und -risiken (z. B. Ablenkung, unangepasste Geschwindigkeit) thematisiert. Erfolgsentscheidend sind auf diesem Weg eine breite Wahrnehmung und eine hohe Akzeptanz der Kampagne. Wie die bisherigen Evaluationen von „Runter vom Gas“ der BAST zeigen, wird die Kampagne sowohl in



der Bevölkerung als auch in den Medien wahrgenommen und positiv bewertet. Die gemeinsame Verkehrssicherheitskampagne von BMVI und DVR hat in den vergangenen Jahren einen enormen Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung erreicht. Zwischen 2008 und 2014 lag der Durchschnittswert bei rund 60 Prozent in der sogenannten ungestützten Erinnerung an die Kampagne; 2009 sogar bei 68%. Laut den Bewertungskriterien der Europäischen Union für Aufklärungskampagnen ist eine Kampagne mit einem Bekanntheit von bereits 30 Prozent im stark umkämpften Themen- und Aufmerksamkeitswettbewerb absolut erfolgreich. Beispielsweise werden drei Aktionen aus der aktuellen „Runter vom Gas“-Kampagne genannt:

- Die neue Autobahnplakatstaffel „Für die Liebsten“, die im Juni 2015 vorgestellt wurde, erinnert mithilfe universell verständlicher Symbolik ohne erhobenen Zeigefinger auf emotionale Art an die Menschen, für die man sich anschnallt, Abstand hält und nicht drängelt.
- Mit den beliebten „Helmträgern“ der Star-Wars-Filme Darth Vader und Stormtrooper wurde die Zielgruppe der Fahrradfahrer in urbanen Räumen und Jugendliche angesprochen und auf die Bedeutung des Tragens von Fahrradhelmen aufmerksam gemacht. Mit Plakaten in Großstädten und einem Gewinnspiel „dankhelm“ hat diese Aktion eine übertragende Resonanz verzeichnet. So konnten ca. 2,5 Mio. online Visits registriert werden. Die Printauflagen hatten eine Reichweite von ca. 64 Mio.
- Mit einer Ausgabe der humorvollen Langenscheidt-Wörterbuchreihe (Lkw – Pkw / Pkw – Lkw) wurden vorrangig Pkw-Fahrern typische „Begegnungssituationen“ mit Lkw-Fahrern auf humorvolle Weise aufgezeigt.

Darüber hinaus werden viele weitere Projekte gefördert, die vor allem die Sicherheit von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen, wie zum Beispiel Kinder, junge Fahrer, ältere Verkehrsteilnehmer, Fahrrad- und Motorradnutzer im Fokus haben. Hierbei handelt es sich einerseits um Maßnahmen, bei denen Verkehrsteilnehmer unmittelbar angesprochen werden, durch

Aktionselemente Verkehrssicherheit erlebbar wird und so zur Bewusstseinsbildung beigetragen wird. Dazu gehören die Moderatorenprogramme, Aktionstage und Messebeteiligungen. Allein 2014 wurden vom BMVI mehr als 13.000 Moderatorenveranstaltungen für Erzieher, Eltern, Kinder und Senioren mit mehr als 200.000 Teilnehmern sowie über 2000 Verkehrssicherheitstage mit insgesamt mehr als 1,7 Millionen Teilnehmern gefördert. Weiterhin werden gezielte Aufklärungsmaßnahmen wie z.B. Plakatierungen zu bestimmten Verkehrsthemen wie Alkohol und Ablenkung, der Aufbau und die Pflege spezifischer Internetseiten mit Verkehrssicherheitsbotschaften, die Erstellung und gezielte Verteilung von Pressematerialien, Hintergrundinformationen, Broschüren und Flyern zu konkreten Verkehrssicherheitsthemen oder für bestimmte Altersgruppen gefördert. Die bundesweiten Zielgruppenprogramme bündeln und nutzen u.a. die Kompetenzen der zentralen Verkehrssicherheitsorganisationen in Deutschland, die diese Programme vor Ort umsetzen.

Aufgrund des sich verändernden Kommunikations- und Informationsverhaltens vieler Bürgerinnen und Bürger wird bei den geförderten Projekten und Aktionen Wert darauf gelegt, dass sich nicht nur auf die herkömmlichen Kommunikationsmethoden, wie Flyer und Broschüren beschränkt wird. Dort wo es sinnvoll ist, werden moderne Kanäle zur Netzkommunikation genutzt, um die Zielgruppen zu erreichen. Neben der Förderung von Internetseiten mit Verkehrssicherheitsbotschaften, wie [www.bf17.de](http://www.bf17.de), [www.ich-trag-helm.de](http://www.ich-trag-helm.de) oder [www.verkehrssicherheitsprogramme.de](http://www.verkehrssicherheitsprogramme.de), bedeutet dies vor allem die Nutzung des Potenzials von sozialen Netzwerken zur direkten Kommunikation oder zur Anregung von Diskussionen, um Verkehrssicherheitsbotschaften zu transportieren.

#### 4.2 Aktionsfeld „Infrastruktur“

Im Bereich der Bundesfernstraßen trägt das BMVI durch adäquate Finanzierung des Neu-, Um- und Ausbaus sowie der Erhaltung und des Betriebs des Bundesfernstraßennetzes kontinuierlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Der Bund stellt hierfür jedes Jahr erhebliche Finanzmittel bereit und investiert alleine in 2015 über 6 Milliarden

den Euro. Die Durchführung der Baumaßnahmen erfolgt durch die Länder mit entsprechenden Vorgaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und /oder des Verkehrsflusses.

Das BMVI fördert und begleitet zudem seit vielen Jahren maßgeblich die Erarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Technischen Regelwerke für die Planung und den Bau von Straßen, so dass nicht nur der Neu-, Um- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen, sondern auch anderer Landstraßen und innerörtlicher Straßen in der Zuständigkeit anderer Baulastträger mit einem größtmöglichen Sicherheitsniveau dem Stand der Technik entsprechend erfolgen kann.

Mit der Einführung dieser auf der Basis umfangreicher mit Bundesmitteln finanzierter Forschung entwickelten Regelwerke - z. B. der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (FGSV, Ausgabe 2012), der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (FGSV, Ausgabe 2009) oder der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (FGSV, Ausgabe 2002) - durch das BMVI wird entscheidend zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit beigetragen.

Insoweit wird die unmittelbare Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die auf den Bundesvorgaben beruhenden und mit Bundesmitteln vor Ort errichteten Baumaßnahmen erreicht. In erster Linie sind dies

#### ■ Vermehrte Anwendung des Sicherheitsaudits bei Straßenplanungen

Diese präventive Maßnahme ist Bestandteil des Infrastruktursicherheitsmanagements und führt zu bezüglich der Verkehrssicherheit optimierten Planungen, so dass Unfälle gar nicht erst entstehen. Das Sicherheitsaudit ist zum festen Bestandteil der Neubauplanung von Bundesfernstraßen geworden und wird auch in vielen Ländern bei Landesstraßenplanungen angewandt. Das BMVI appelliert auch an die übrigen Länder und Kommunen, Sicherheitsaudits bei ihren Planungen verstärkt durchzuführen.

Die Erarbeitung der Grundlagen für die Durchführung des Planungsaudits, dessen konkrete Inhalte sowie die Evaluation der Anwendung sind Bestandteil des Si-

cherheitsforschungsprogramms der BASt („Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, Beispielsammlung für Planer und Auditoren“ sowie „Evaluation der Anwendung und der Ergebnisse der Sicherheitsaudits von Straßen in Deutschland“). Die Integration neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Sicherheitswirksamkeit einzelner Straßenelemente in das Planungsaudit und dessen damit verbundene Optimierung wird auch zukünftig eine Forschungsaufgabe darstellen, für die vom Bund Mittel bereitgestellt werden.

#### ■ Verbesserte Unfallkommissionsarbeit

Bei der Unfallkommissionsarbeit handelt es sich um eine Maßnahme des Infrastruktursicherheitsmanagements. Sie führt bereits seit den 70er Jahren dazu, dass unfallauffällige Bereiche identifiziert und möglichst durch geeignete Maßnahmen entschärft werden und hat nach wie vor ein hohes Gewicht zur Reduzierung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr. Nach einer Forschungsarbeit der BASt weisen insbesondere bauliche Maßnahmen hohe Wirksamkeiten zur Reduzierung der Unfallzahlen auf. Mit der Ausweitung der Finanzierungsmöglichkeit von sicherheitsverbessernden Maßnahmen im Straßenbauplan hat das BMVI die Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesfernstraßen erleichtert. Das BMVI empfiehlt auch den Ländern und Kommunen, die Empfehlungen der Unfallkommissionen stärker bei der Auswahl von geeigneten Maßnahmen zu berücksichtigen.

#### ■ Vermehrte Anordnung von Überholfahrstreifen

Durch den Bau eines dritten Fahrstreifens bei zuvor zweistreifigen Landstraßen wird das sichere Überholen ermöglicht, ohne dabei den Fahrstreifen des Gegenverkehrs benutzen zu müssen. Diese Maßnahme führt somit zu einer deutlichen Reduktion der meist folgenschweren Überholunfälle. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme konnte insbesondere durch die Ergebnisse des AOSI-Forschungsprogramms „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen“ der BASt sowie durch das FE-Projekt „Quantifizierung der Sicherheitswirkungen verschiedener Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen auf Landstraßen“ bestätigt werden.



■ **Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten einschließlich der Nachrüstung von Lichtsignalanlagen**

Plangleiche Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen (LSA) außerorts, wie sie auch heute noch überwiegend im Bestand vorzufinden sind, zeigen insbesondere bei größeren Verkehrsbelastungen häufig eine erhöhte Unfallschwere. Im Rahmen des Projektes „Quantifizierung der Sicherheitswirkungen verschiedener Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen auf Landstraßen“ konnten die unterschiedlichen Sicherheitsgrade verschiedener Knotenpunktarten (mit oder ohne LSA, Kreisverkehr) bestätigt werden. Durch eine anforderungsgerechte Gestaltung von Knotenpunkten (z. B. mit Lichtsignalanlagen oder als Kreisverkehre) ist es somit möglich, Unfälle zu vermeiden. Darüber hinaus führt eine kontinuierliche Optimierung auch der innerstädtischen Lichtsignalanlagen zu einem verbesserten Schutz aller Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger und Radfahrer. U.a. wurden die Grundlagen zur Verbesserung der Signalisierung für Fußgänger im Rahmen des BAST-Forschungsprojektes „Verbesserung der Bedingung für Fußgänger an LSA“ erarbeitet.

■ **Maßnahmen im Rahmen des Projektplans „Straßenverkehrstelematik“**

Information, Warnung und Steuerung der Verkehrsteilnehmer durch telematische Anlagen auf Bundesfernstraßen können wesentlich zur Reduktion von Verkehrsunfällen beitragen. Der Bestand von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen stellt sich im Frühjahr 2015 wie folgt dar: Streckenbeeinflussungsanlagen: 3.060 km, Seitenstreifenfreigaben: 336 km, Netzeinflussungsanlagen (Wechselwegweiser): 253 Stück, Zuflussregelungsanlagen: 115 Stück. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bei der Ausstattung besonders unfallträchtiger und stauanfälliger Autobahnabschnitte wird gemeinsam mit den Ländern der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ fortgeschrieben und ein neuer Projektplan „Straßenverkehrstelematik 2020“ aufgestellt.

### 4.3 Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“

Das BMVI ist auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene aktiv, um die Bau-, Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften mit Blick auf die Fahrzeugsicherheit zu schärfen und innovative sicherheitsrelevante Technologien in Kraftfahrzeugen zu fördern. Es wird dabei intensiv von der BAST unterstützt. Alle nachfolgend aufgeführten Maßnahmen beruhen auf den Ergebnissen nationaler und internationaler Forschungsprojekte, die die BAST entweder selbst durchgeführt oder an denen sie maßgeblich mitgewirkt hat. Eine besondere Bedeutung spielt u.a. die Begleitforschung zu Euro NCAP, wie auch die Unterstützung des BMVI in internationalen Gremien.

Mit Blick auf die Fahrzeugsicherheit besonders relevante Aktivitäten:

■ **Verpflichtende Einführung von elektronischen Fahrdynamikregelsystemen (seit 2011 in Stufen)**

Die europaweite Einführung von elektronischen Fahrdynamikregelsystemen führte zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl und Schwere von Fahrunfällen, insbesondere auf Landstraßen. Laut wissenschaftlicher Studien konnte die Effektivität in Form der Vermeidung von Fahrunfällen auf Landstraßen in einer Größenordnung von ca. 30 % nachgewiesen werden.

■ **Verpflichtende Einführung automatischer Notbremsysteme für Lkw (seit 2013 in Stufen)**

Das BMVI hat sich erfolgreich für eine verpflichtende Einführung von automatischen Notbremsystemen für Lkw eingesetzt, durch die sehr schwerwiegende Unfallfolgen vermieden werden sollen, die sich bei Auffahrunfällen, insbesondere auf ein Stauende, ergeben können.

■ **Verpflichtende Einführung von ABS für Motorräder (ab 2016 nach VO (EU) 168/2013)**

Das BMVI hat hierfür die Verordnungsgrundlage der EU maßgeblich mitgestaltet und so die europaweite Einführung ermöglicht. Ziel dieser Maßnahme ist die Verringerung der Motorrad-Stürze infolge von Notbremsungen, die oftmals eine hohe Unfallschwere hervorrufen. Da die Maßnahme nur für Neufahrzeuge gilt, setzt sich das BMVI im Rahmen seiner Aufklärungs-

und Informationsmaßnahmen dafür ein, die Marktdurchdringung national zu beschleunigen.

■ **Verpflichtende Einführung von Tagfahrleuchten für Pkw (seit 2011)**

Ziel war die Verbesserung der Sichtbarkeit von Pkw und damit eine Verringerung der Kollisionen auf Landstraßen, insbesondere bei Sichtbarkeitsproblemen am Tag z. B. durch Baumschatten und ähnlich starke Hell-Dunkel-Unterschiede.

■ **Mitarbeit bei Euro NCAP**

Neben der Einführung verpflichtender gesetzlicher Vorgaben bei der Ausrüstung von Kraftfahrzeugen wird seit 1997 für ausgewählte Fahrzeuge die Bewertung der Sicherheit von Pkw durch das Verbraucherschutzprogramm Euro NCAP ([www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)) durchgeführt. Durch die Einführung zusätzlicher Tests (z. B. simulierter Baumanprall) und die Verschärfung bestehender gesetzlicher Tests zum Frontal- und Seitenanprall, Fußgängerschutz, die Einführung einer Gurtanlage-Erinnerung, aber auch durch die frühzeitige Aufnahme von elektronischen Fahrdynamikregelsystemen in das Bewertungsverfahren, konnte die Sicherheit von Pkw erhöht werden. Die Anforderungen von Euro NCAP sind mittlerweile bei den meisten Fahrzeugherstellern Bestandteil der Lastenhefte für viele Fahrzeuge. Dies hat ebenfalls zur Verringerung der Unfallzahlen und Unfallschwere bei Pkw-Insassen beigetragen. Durch die laufende Erhöhung der Anforderungen und die Einführung der Bewertung von Notbremssystemen ist bis 2020 eine weitere Verbesserung zu erwarten.

## 5. Herausforderungen der zweiten Halbzeit

Wir stehen vor großen Herausforderungen:

- Der Verkehr wird weiter wachsen, sowohl die individuelle Mobilität als auch der Güterverkehr. Dies erfordert eine weitere spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheitsarchitektur.
- Der demographische Wandel bringt mit sich, dass wir zukünftig mehr ältere Verkehrsteilnehmer haben. Dass unter der Annahme einer etwa gleichbleibenden Bevölkerungsentwicklung die individuelle Mobilität insgesamt betrachtet weiter zunehmen wird, ist besonders auf eine stärkere Mobilität der Senioren zurückzuführen. Sie sind aktiver als frühere Generationen und nutzen aufgrund ihres bisherigen Verhaltens häufiger das Auto.
- Es wird Wachstums- und Schrumpfsregionen geben, was ebenfalls Auswirkungen auf den Verkehr in den einzelnen Regionen, das Mobilitätsverhalten und damit die Straßenverkehrssicherheit haben wird.
- Die großen Sicherheitsfortschritte der vergangenen Jahrzehnte waren zumeist geprägt von bedeutenden legislativen Einzelmaßnahmen, die zu einer Verbesserung der „Sicherheitsarchitektur“ führten, wie z. B. die Einführung der Gurtanlegepflicht für Pkw, Helmpflicht für Motorradnutzer, ESP etc. Vergleichbare einzelne Maßnahmen, die ein ähnlich hohes Potenzial bieten, stehen aus wissenschaftlicher Sicht derzeit leider nicht zur Verfügung.
- Einzelne Jahre, in denen die Zahl der Getöteten im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr angestiegen sind, machen deutlich, dass bei immer geringer werdenden absoluten Zahlen die weitere Senkung der Straßenverkehrsunfälle, insbesondere solche mit Getöteten und Schwerstverletzten, kein Selbstläufer ist, sondern steter und intensiver Anstrengungen bedarf.



## 6. Schwerpunkte der zweiten Halbzeit

Wie die Analyse der Unfallzahlen zeigt, verunglückten im Trend in den vergangenen Jahren immer weniger Menschen im Straßenverkehr tödlich. Dies ist ein großer Erfolg der bisherigen Bemühungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. Die erfreuliche Entwicklung der Vergangenheit ist Ansporn und Verpflichtung für die Zukunft, unter den oben beschriebenen Rahmenbedingungen das gesetzte Ziel zu erreichen. Deshalb hat das BMVI mit wissenschaftlicher Unterstützung der BAST einen Fahrplan entwickelt, wie die beabsichtigte Wirkung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 verstärkt werden kann.

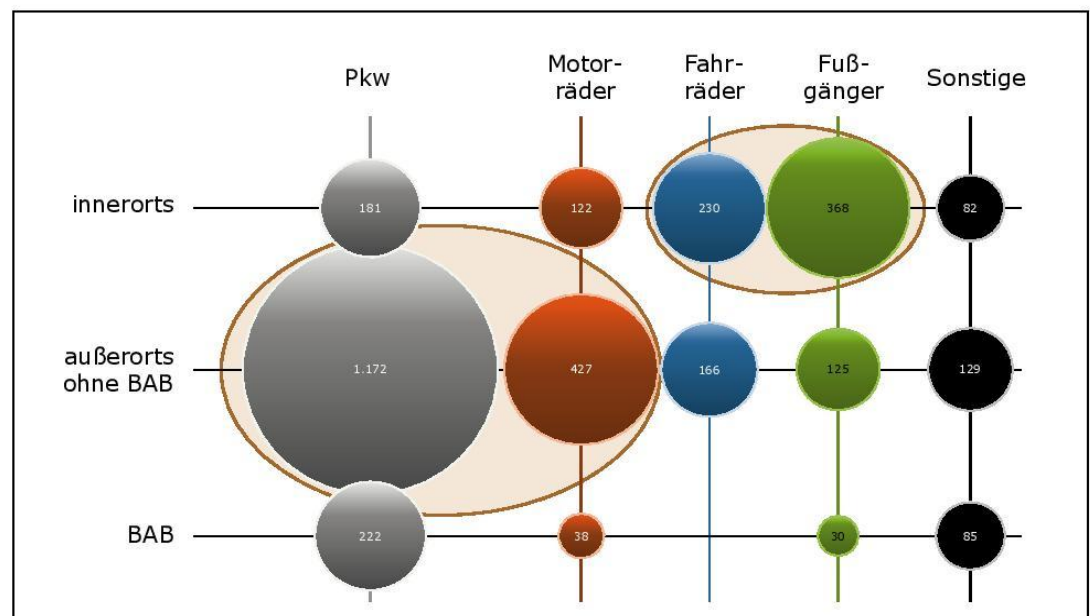
Um unter den genannten Rahmenbedingungen die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern und das gesteckte Ziel der Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten um 40 % bis 2020 zu erreichen, werden für die kommenden Jahre

- effektive übergreifend wirksame Maßnahmen festgelegt und zusätzlich

- besonders erfolgversprechende Maßnahmen in den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“ definiert, die insbesondere auch als Maßnahmenbündel für Landstraßen und Innerortsstraßen greifen, da hier die größten Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorhanden sind.

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet, auf allen Aktivitätsebenen die verfügbaren Ressourcen möglichst effizient dort einzusetzen, wo die größte Wirksamkeit erwartet wird. Deshalb werden vom BMVI neben den übergreifenden Maßnahmen folgende Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenbündel festgelegt:

- Landstraßen: Hier stehen insbesondere die Nutzer von Pkw und Motorrädern im Fokus
- Innerortsstraßen: Aktivitätsschwerpunkte sind Maßnahmen insbesondere zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer



Getötete nach Verkehrsteilnehmergruppen und Ortslage – 2014 (Quelle: BAST)

Zusammen werden durch diese vier Teilgruppen etwa zwei Drittel aller im Straßenverkehr Getöteten des Jahres 2014 abgebildet. Gemeinsam mit den übergreifenden Maßnahmen wird es daher durch zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit in den Handlungsfeldern „Landstraße“ und „Innerorts“ gelingen, weitere Fortschritte zu erreichen und den rückläufigen Trend bei Verkehrsunfällen weiter fortzuschreiben. Die hier definierten übergreifenden Maßnahmen dienen ebenso wie die Maßnahmen in den drei Aktionsfeldern immer auch insgesamt der Verkehrssicherheit in allen Bereichen.

## 6.1 Übergreifende Maßnahmen

In vielen für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Bereichen, insbesondere bei der Überwachung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen, obliegt die Zuständigkeit den Ländern oder Kommunen. Auch ein großer Teil der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können nur von den Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften umgesetzt werden, da sie für Landes-, Kreis- und Innerortsstraßen Straßenbaulastträger sind. Das BMVI wird daher weiterhin im engen Austausch mit den Ländern auf die nötige Sensibilität und Umsetzung hinwirken. Ebenso werden die kommunalen Gebietskörperschaften gebeten, ihre erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit fortzusetzen. Das Verkehrsverhalten der jeweiligen Situation anzupassen, Regeln zu beachten und sich vorausschauend und umsichtig zu verhalten ist eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung. Hier leisten auch gemeinnützige Vereine, Wirtschaft, Verbände, Schulen und sonstige Institutionen wertvolle Arbeit, um zur Aufklärung und Erziehung und damit Bewusstseinsbildung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beizutragen. Auch die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik ist ohne den Einsatz der Wirtschaft nicht denkbar. Technische Innovationen und deren Marktdurchdringung bieten ein enormes Potential zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

Der Bund wird den Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten ausschöpfen, um Maßnahmen voranzutreiben, die nach wissenschaftlichen Kriterien dazu geeignet sind, das gesteckte Ziel zu erreichen.

### ■ Konsequente Ausrichtung der Straßenverkehrssicherheitsforschung des Bundes auf die Erfordernisse der Unfallentwicklungen

Die BASt betreibt auf allen 3 Aktionsfeldern Mensch, Technik und Infrastruktur erhebliche und unverzichtbare Forschungen, um neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu gewinnen, die dann in die fachliche und politische Arbeit einfließen. Auch zukünftig ist es wichtig, dass entsprechende Haushaltsmittel wie bisher von über 5 Mio. Euro bereitgestellt werden.

### ■ Appell an die Bundesländer

Viele besonders wirksame Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der Länder. Das BMVI erwartet von allen Bundesländern im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Handlungsspielräume, die Erhöhung der Verkehrssicherheit weiterhin als ein prioritäres Ziel zu verfolgen. Von großer Bedeutung ist neben der Arbeit der Bundesländer in den genannten Aktionsfeldern die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit. Hierzu gehört die Präventionsarbeit der Polizei, wie beispielsweise die schulische Radfahrausbildung genauso wie Durchsetzungsmaßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften. Dies ist eine ganz entscheidende Säule im Gesamtkonzept zur Reduzierung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle. Das BMVI begrüßt die Mitteilung des Vorsitzenden der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder, dass die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei eine unverzichtbare und gleichrangige Kernaufgabe ist und bleibt, wie die Einsatzbewältigung und Kriminalitätsbekämpfung.

Um der Polizei wieder mehr Raum für diese aus Verkehrssicherheitsgründen unverzichtbaren Tätigkeiten zur Verfügung stellen zu können, hat das BMVI einen Wunsch der Innenministerkonferenz zur Entlastung der Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten aufgegriffen. Im Vorhinein planbare und durch verkehrsrechtliche Anordnung verkehrssicher regelbare Transportfahrten, bei denen die Polizei vor Ort keine Ermessensentscheidung im Sinne aller Verkehrsteilnehmer zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Transports treffen muss, sollen künftig durch private Verwaltungshelfer begleitet werden können. Diese Verwaltungshelfer werden dann die von



den zuständigen Straßenverkehrsbehörden getroffenen Verkehrszeichen visualisieren. Das BMVI hat dazu im Einvernehmen mit den Bundesländern bereits ein Merkblatt mit technischen Anforderungen für die dafür erforderlichen Begleitfahrzeuge veröffentlicht. Auch wurden die Muster für die notwendigen Verkehrszeichenanordnungen bereits im Einvernehmen mit den Ländern fertig gestellt. Die Länder können auf dieser Grundlage nun bereits kurzfristig ihre Polizeien entlasten. Entsprechende Anträge von Begleitfirmen zur Freigabe der Fahrzeuge laufen bereits bei der Bundesanstalt für Straßenwesen. Anschließend werden die Muster noch Eingang in die Richtlinien für den Großraum- und Schwertransport (RGST) finden und eine entsprechende Anpassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO erfolgen.

#### ■ **Schaffung einer Stadtverkehrsakademie**

Mittelfristig wird geprüft, ob und wie der Wissenstransfer der Regelwerke optimiert werden kann, indem z. B. eine ohnehin bestehende Einrichtung wie die Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in eine Stadtverkehrsakademie umgewandelt würde, um durch zusätzliche Informationsveranstaltungen den Wissenstransfer insbesondere für den städtischen Bereich zu fördern.

## 6.2 Aktionsfeld „Mensch“

#### ■ **Stärkung der bundesweiten Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen**

Das BMVI stellt im Jahr 2015 insgesamt 13 Mio. Euro für Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle zur Verfügung. Damit wurden die Mittel gegenüber den beiden Vorjahren um 1,5 Mio. Euro erhöht, gegenüber 2011 und 2012 sogar um 3 Mio. Euro. Um auch in Zukunft der Zielsetzung und der großen Herausforderungen im Bereich der Aufklärung und Information gerecht zu werden, werden wir den Mitteleinsatz auf dem erreichten Niveau verstetigen und auch gegebenenfalls bedarfsgerecht erhöhen - und zahlreiche Projekte zur Verkehrssicherheit bestimmter besonders gefährdeter Zielgruppen wie Senioren, Kinder, Junge Fahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger und Motorradfahrer, aber auch Kampagnen und

Projekte, die sich an alle Verkehrsteilnehmer wenden, wie „Runter vom Gas“ fördern. Die entsprechenden Aktivitäten und Aktionen werden kontinuierlich weiter entwickelt.

Neue Projekte in 2015/2016 sind die ab Sommer 2015 durchgeführte Innenstadtkampagne im Rahmen von „Runter vom Gas“ mit dem aktuellen Themenschwerpunkt „Ablenkung“, das Projekt zur Förderung des Tragens von Fahrradhelmen besonders bei Erwachsenen und das Projekt zur Förderung des „Begleitenden Fahrens ab 17“, jeweils mit vielfältigen auch online gestützten Aktivitäten.

Die sehr erfolgreiche Implementierung der Internet- und Kommunikationsplattform „Motorrad: Aber sicher!“ ([www.motorrad-aber-sicher.de](http://www.motorrad-aber-sicher.de)) in Zusammenarbeit mit dem Industrie-Verband Motorrad Deutschland zum Thema Motorradsicherheit hat auf der entsprechenden Internetseite und in den sozialen Netzwerken zwischen dem Start im Juli und Anfang September 2015 zu einer Anzahl von über 10 Mio. erreichten Personen im Internet geführt. Verkehrssicherheitsbotschaften für Motorradfahrer und virale Videos (über 3 Mio. Sichtungen) sind Kern dieses Projektes. Fast 150.000 Facebook-Nutzer konnten auf die weiterführende Homepage geleitet werden. Vor dem Hintergrund, dass elektronische und digitale Assistenzsysteme die aktive Sicherheit aller Motorräder signifikant erhöhen können und der Einsatz der ABS-Systeme ab 2016 europaweit für neue Typgenehmigungen Pflicht wird, wird derzeit ein Informations- und Lehrfilm mit Fördermitteln des BMVI erstellt, in dem die gesamte Anwendungsbreite praxisgerecht erläutert und in Alltagssituationen demonstriert werden soll. Der Film wird kostenlos auf der Online-Plattform bereitgestellt werden, so dass er auch in Sequenzen, beispielsweise im Fahrschulunterricht, gezeigt werden kann. Ziel ist es u.a., die Marktdurchdringung von Motorrädern mit ABS zu forcieren.

Zukünftige Projekte: Neben der Fortsetzung und Weiterentwicklung erfolgreicher bestehender Aktivitäten wird beispielsweise die Seniorenarbeit weiter entwickelt. Nach Abschluss eines Forschungsvorhabens der BAST zur „Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur

Förderung ihrer Fahrkompetenz“ soll gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und den Fahrlehrerverbänden eine Aufklärungskampagne zu freiwilligen fahrpraktischen Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrsicherheit älterer Verkehrsteilnehmer aufgesetzt werden. Ein erstes Konzeptionsgespräch hat hierzu bereits stattgefunden. Vorbereitend für 2016 wird in Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 derzeit mit dem DVR und zahlreichen Akteuren u.a. aus den Ländern ein Projekt zum Thema „Müdigkeit im Straßenverkehr“ konzipiert. Eine derzeit laufende Abfrage über die BAST bei den Kultusministerien der Länder soll den Bedarf an zusätzlichen Lehrmedien zu Verkehrssicherheitsthemen für die unterschiedlichen Jahrgangsstufen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen ermitteln, um solche ggf. durch Bundesmittel zu produzieren und bundesweit bereit zu stellen. Auch das Thema, wie Flüchtlingen Verkehrssicherheit und das Erlernen der Verkehrsregeln in Deutschland näher gebracht werden kann, spielt derzeit in der Konzeption der zukünftigen Aktivitätsfelder eine Rolle.

■ **Weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung**

Auf der Grundlage des in den Jahren 2011-2013 im Auftrag des BMVI erarbeiteten „Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ werden zurzeit in einer Projektgruppe der BAST weiterführende Maßnahmenansätze für Fahranfänger erarbeitet, die an die positiven Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren ab 17 und dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger anknüpfen und weitere Sicherheitsverbesserungen versprechen.

■ **Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung**

■ **Reform der MPU**

Im März 2012 wurde die BAST mit der Konzeption einer sogenannten „MPU-Reform“ beauftragt, um mehr Qualität, Transparenz und Akzeptanz für die MPU zu erreichen und Ansatzpunkte für eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU)

zu identifizieren. Der Abschlussbericht der Projektgruppe „MPU-Reform“, die sich aus Fachexperten, Vertretern der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV, niedergelassenen Verkehrspsychologen, Fachgesellschaften und Behördenvertretern zusammengesetzt hat, liegt zwischenzeitlich vor und wurde bereits in Teilen umgesetzt: Betroffene werden besser informiert, das Regelwerk ist klarer und eine unabhängige Stelle wird die eingesetzten Verfahren überprüfen. Weitere Empfehlungen wie die amtliche Anerkennung und öffentlich zugängliche Liste der Fahreignungsberater, Erarbeitung eines einheitlichen Fragenkatalogs, rechtliche Festschreibung von Obergutachtern als Beschwerdestellen und Klärung rechtlicher Fragen bezüglich möglicher Ton- oder Videoaufzeichnungen werden derzeit geklärt.

■ **Alkohol-Interlock-Systeme**

Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperren, sog. „Alkohol-Interlock-Systeme“ sollen verhindern, dass das Fahrzeug startet oder weiterfährt, wenn die Fahrerin oder der Fahrer alkoholisiert ist. Das Starten des Motors ist ohne vorherige Atemalkoholmessung nicht möglich. Forschungsergebnisse zeigen, dass die Einführung von Alkohol-Interlocks zusammen mit einer begleitenden Rehabilitation bei bereits alkoholauffällig gewordenen Fahrern die bisherigen Maßnahmen des Deutschen Fahrerlaubnisystems sinnvoll ergänzen kann. Erforscht wurde in diesem Zusammenhang sowohl die Wirkungsweise von Alkohol-Interlock-Systemen als auch, welche Gruppe alkoholauffälliger Fahrer als Zielgruppe in Frage kommt. In enger Zusammenarbeit mit Vertretern von Landes- und Bundesministerien wurden die rechtlichen Problemstellungen erörtert. Darüber hinaus wurden in einem Forschungsprojekt die Teilnahmekriterien und die Ausgestaltung einer begleitenden Rehabilitationsmaßnahme aufgezeigt. Das BMVI bereitet derzeit die Rechtsgrundlagen zur Einführung atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren vor.



■ **Durchführung von freiwilligen fahrpraktischen Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrsicherheit älterer Verkehrsteilnehmer**

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass im Rahmen von individuellen fahrpraktischen Übungen vor Ort von älteren Bürgern mit besonders hierfür geschulten Fahrlehrern die individuellen Kompetenzen und Defizite besprochen werden können, um möglichst lange die sichere Automobilität zu erhalten. Das BMVI wird hier gemeinsam mit den einschlägigen Akteuren eine freiwillige fahrpraktische Maßnahme für ältere Kraftfahrzeugführer zur Erhaltung der Fahrsicherheit entwickeln und evaluieren sowie deren Umsetzung im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten unterstützen, wie zum Beispiel durch die Umsetzung einer Kommunikationsstrategie zur Erhöhung der Akzeptanz dieser Maßnahme in der Zielgruppe.

■ **Erweiterung der Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer**

Befragungen von Senioren (z. B. im Rahmen der vom BMVI geförderten Aktion „Schulterblick“ des DVR) haben gezeigt, dass Ärzte für ihre Patienten vertrauenswürdige Ansprechpartner sind, deren Rat, auch in Hinsicht auf das Autofahren, einen hohen Stellenwert hat. Daher ist angemessene Aufklärung und Mobilitätsberatung vor allem durch Ärzte ein sinnvolles Präventionsinstrument und wird auch künftig, wegen der Zunahme älterer Verkehrsteilnehmer, immer bedeutsamer werden. Die Instrumente für eine adäquate Mobilitätsberatung Älterer durch Ärzte sind vorhanden. Das BMVI wird gemeinsam mit dem Bundesministerium für Gesundheit die Möglichkeit von Anreizen prüfen, damit Beratungsleistungen auch tatsächlich vermehrt durchgeführt werden.

■ **Angemessene Bezeichnung und Klassifikation von Medikamenten**

Wie internationale Studien (unter anderem das EU-Projekt DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) und praktische Erfahrungen in anderen europäischen Ländern nachgewiesen haben, kann ein nutzerfreundliches, einfaches Kennzeichnungssystem von Medikamenten, die einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben könnten, dazu beitragen, Patienten über mögliche Beeinträchtigungen auf den

ersten Blick zu informieren. Ziel sollte sein, dass sie ggf. nicht unter dem Einfluss des Medikaments fahren bzw. sich ärztlich beraten lassen. Die Kennzeichnung ist eine hocheffiziente Form der Risikokommunikation, die die gesamte Zielgruppe erreicht. Innerhalb der Bundesregierung ist deshalb zu prüfen, ob und welche Möglichkeiten es gibt, die Umsetzung eines nutzerfreundlichen, einfachen Kennzeichnungssystems voranzutreiben.

■ **Auffällige bzw. retroreflektierende Kleidung zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradnutzern**

Neben fahrzeugtechnischen Maßnahmen, wie der Einführung von Tagfahrleuchten, bestehen bislang noch nicht ausgeschöpfte Sicherheitspotenziale darin, Motorradnutzer durch entsprechend auffällige Kleidung (insbesondere mit retroreflektierenden Materialien) sichtbarer zu machen. Adressiert werden soll damit die Vielzahl von (Abbiege-) Unfällen, bei denen der Motorradnutzer vom anderen Verkehrsteilnehmer übersehen oder zu spät gesehen wurde. Die Entscheidung, derartige Kleidung zu tragen, kann dem Motorradnutzer natürlich nicht abgenommen werden. Im Rahmen verschiedener vom BMVI finanziell unterstützten Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen wird besonders dazu aufgerufen, retroreflektierende Materialien zu tragen und durch andere Aktivitäten die Sicherheit zu erhöhen.

■ **Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern**

Die Ergebnisse eines Forschungsprojektes der BAST zeigen, dass Fahrradfahrer, die innerhalb der letzten drei Jahre an einem Fahrradunfall beteiligt waren, häufiger als nicht verunfallte Radfahrer angeben, sich bewusst riskant zu verhalten, Fehler bei der Nutzung von Wegen zu begehen oder beim Fahrradfahren unvorsichtig zu sein. Gleichzeitig erleben diese Personen aber auch häufiger riskante Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer ihnen gegenüber. Das BMVI wird im Rahmen seiner Aktionen und Kampagnen versuchen, Fahrradfahrer durch gezielte Aufklärung zu rücksichtsvollem, regelkonformem und sicherem Verhalten im Straßenverkehr zu motivieren. Gleichmaßen sollen aber auch entsprechende Kommunikationsinhalte das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Rad-

Hrvatski izvornik

**Kroatischer Ausgangstext**

## Slom Kraljevine Jugoslavije

Napadom Trećeg Reicha na Poljsku od 1. rujna 1939. započeo je Drugi svjetski rat u Europi. Međutim sve do travnja 1941. godine Kraljevina Jugoslavija bila je pošteđena ratnog vihora. Ono što je vlada Cvetković-Maček najviše željela, kad se radilo o ratu, bilo je to da joj bude dopušteno ostati neutralna. U takvim uvjetima Jugoslavija se postupno približavala Francuskoj u razdoblju od rujna 1939. do svibnja 1940. godine. No prvih mjeseci 1940. godine Mussolini je postao sve nestrpljiviji u želji da prigrabi dijele Dalmacije, iako ga je u toj fazi još obuzdavao Berlin. U isto vrijeme jugoslavenska je Vlada dala upute svome veleposlaniku u Turskoj da stupi u kontakt sa sovjetskim veleposlanikom i predloži mu gospodarske odnose te da upozori Sovjetski Savez na opasnost od talijanskog ekspanzionizma. Sovjeti su to saslušali, složili se s jugoslavenskom ocjenom Italije i 11. svibnja 1940. potpisali s Jugoslavijom tri gospodarska sporazuma. Jugoslavija i SSSR uspostavili su diplomatske odnose<sup>1</sup> dana 24. lipnja 1940., te je u jugoslavensko veleposlanstvo u Moskvi poslan vojni ataše (Ramet, 2009: 155-156).

Treći Reich, razumljivo, nije dobro prihvatio jugoslavensko približavanje Francuskoj i Sovjetskom Savezu, stoga se pridružio Italiji u pokušaju da nagovore Beograd na pristupanje Jugoslavije Trojnom paktu. Učini li to, obećali su jamčiti jugoslavenske granice i dati joj Solun sa zaleđem. U međuvremenu su u listopadu 1940. Mađarska i Rumunjska pristupile Trojnom paktu, dok je Bugarska to učinila bez uvjeta 1. ožujka 1941. godine. Pripremajući se za napad na Grčku, Hitler je tražio hitan sastanak s knezom Pavlom Karadorđevićem. *Führer* je tada od namjesnika tražio da slijedi primjer svojih susjeda i pridruži se silama Osovine, ponovno mu nudeći Solun kao mamac. Vrativši se u Beograd, knez Pavle sazvaio je sastanak Krunskog vijeća<sup>2</sup> te članove obavijestio o Hitlerovim zahtjevima. Iako se Krunsko vijeće razlikovalo u mišljenjima o situaciji, na kraju su pristali potpisati pakt, uz tri uvjeta: da se poštuju suverenitet i teritorijalna cjelovitost Jugoslavije, da Jugoslavija ne mora pružiti vojnu pomoć silama Osovine niti im dopuštati da prebacuju vojsku i ratni materijal preko njezina teritorija i konačno, da se jamči pripojenje Soluna sa zaleđem kad rat završi. Nakon oklijevanja zbog drugog uvjeta Hitler je pristao. Jugoslavija je paktu pristupila 25. ožujka u bečkom dvorcu Belvedere, no već sljedeći dan izbili su neredi na beogradskim ulicama, gdje su Jugoslaveni izvikivali razne parole poput „Bolje grob nego rob“ i „Bolje rat nego pakt“ (Ramet, 2009: 155-157; Goldstein, 2008: 205-206).

1 Time je Kraljevina Jugoslavija postala posljednja zemlja koja je uspostavila diplomatske odnose sa SSSR-om prije Operacije Barbarossa.

2 U vijeću su tada bili Dragiša Cvetković, Vladko Maček, ministar vanjskih poslova Aleksandar Cincar-Marković, general Petar Pešić, dvojica članova Kraljevskog namjesništva, Radenko Stanković i Ivo Perović, te Fran Kulovec.



U ranim jutarnjim satima dana 27. ožujka 1941. skupina oficira okupljenih oko komandanta avijacije generala Dušana Simovića, odnosno njegova pomoćnika generala Borivoja Mirkovića,<sup>3</sup> svrgnula je vladu Cvetković-Maček, a maloljetnog kralja Petra II. Karađorđevića proglasili punoljetnim. General Dušan Simović preuzeo je dužnost premijera, a Mačeka je odredio za jednog od dva zamjenika. Državni prevrat – proveden na britanski poticaj i uz pomoć britanskih obavještajaca – očito nije bio dobro osmišljen. Provala bijesa protiv sila Osovine nije donijela obrat u politici jer je nova vlada odmah slala umirujuće poruke Rimu i Berlinu o tome da namjerava poštovati svoje obveze iz Trojnog pakta. Hitler za takve kombinacije više nije imao razumijevanja, te je zapovjedio izvršenje Direktive 25, kojom su snage Trećeg Reicha i njezinih savezničkih zemalja – Bugarske, Mađarske i Italije – dana 6. travnja napale i u dvanaest dana porazile vojsku Kraljevine Jugoslavije. Vladko Maček od nove se vlade rastao na samom početku Travanjskog rata i bombardiranja Beograda te se vratio u Zagreb i od svojih sljedbenika tražio da održe red i disciplinu (Bilandžić/Jakovina: 1; Tomasevich, 2010: 55-56).

Nijemci su 10. travnja ušli u Zagreb, kada je u ime poglavnika Ante Pavelića Nezavisnu Državu Hrvatsku proglasio bivši austrougarski časnik Slavko Kvaternik, jedan od vođa nacionalističkog pokreta u zemlji. Dva dana kasnije prve njemačke vojne jedinice stigle su u Beograd. Kralj je s obitelji pobjegao u Grčku, a poslije se pridružio nekolicini svojih ministara u Londonu, gdje su osnovali vladu u progonstvu i otuda vodili diplomatske akcije. Razloge brzog sloma Kraljevine Jugoslavije u Travanjskom ratu možemo pronaći u barem tri čimbenika: općem nezadovoljstvu svih naroda u državi; pogoršanju međunarodne situacije, u kojoj se Kraljevina Jugoslavija zatekla razapeta između dvije zaraćene strane, te neuspjehu vodećih političara u državi da postignu dogovor o formuli stvaranja legitimnog sustava (Ramet, 2009: 155-156; Goldstein, 2008: 209).

Kraljevina Jugoslavija podijeljena je između sila Osovine na način da je Njemačka pripojila Donju Štajersku, Gorenjsku i Korušku,<sup>4</sup> dok je Italija okupirala Kranjsku<sup>5</sup> zajedno s Ljubljanom te Crnu Goru. Na teritoriju moderne Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Srijema<sup>6</sup> stvorena je Nezavisna Država Hrvatska, no nova je država istodobno bila prisiljena Italiji ustupiti dijelove Dalmacije i većinu jadranskih otoka. Mađarska je uzela Bačku, Prekmurje i Baranju te okupirala Međimurje, dok je Bugarskoj bilo dopušteno zauzeti veći dio Vardarske Makedonije i manji dio Srbije. Albanija, koja je već tada bila pod talijanskom okupacijom, proširila se pripojenjem Kosova i dijelova zapadne Ma-

3 Vođa pučista general Mirković bio je potican od strane britanskih predstavnika u Beogradu i u dosluhu s njima jer je Velikoj Britaniji u to vrijeme najviše odgovaralo da i Kraljevina Jugoslavija uđe u rat protiv sila Osovine (Krizman, 1981: 5).

4 Slovenski dio Koruške.

5 Notranjsku i Dolenjsku.

6 Dio zemunškoga područja bio je pod izravnom njemačkom upravom.



kedonije. Njemačka je vojska preuzela izravni nadzor nad područjima oko Mitrovice, uključujući bogate rudnike Trepča, za koje su Nijemci bili posebno zainteresirani zbog željezne rude. Od onoga što je preostalo od Jugoslavije osnovana je krnja srbijanska država pod vodstvom generala Milana Nedića. Iako službeno dio Nedićeve Srbije, Banat je imao određenu autonomiju pod upravom lokalnog njemačkog stanovništva (Ramet, 2009: 159; Tomasevich, 2010: 55-56; Dedijer, 1981: 377-381; Basta, 1976: 76).<sup>7</sup>

## Glavni akteri

Priznanje NDH od strane Njemačke i Italije uslijedilo je 15. travnja, a iskazano je u brzojavima koje su Hitler i Mussolini poslali Paveliću.<sup>8</sup> Važno je naglasiti da je na inzistiranje Mussolinija u dokumentu o priznanju odijeljeno pitanje priznanja NDH od pitanja njezinih granica, odnosno u oba brzojava navedene su identične formulacije da će se pitanje njezinih granica riješiti u „slobodnoj izmjeni misli“ između zainteresiranih strana.<sup>9</sup> I dok njemačka strana nije postavila nikakve teritorijalne zahtjeve prema Hrvatskoj, Italija je isticala svoje pravo na Dalmaciju, što će se aktualizirati već sljedećih dana kad započnu pregovori o razgraničenju.

Pavelić je uputio brzojav s molbom za priznanje NDH mađarskom namjesniku admiralu Miklósu Horthyju, bugarskom kralju Borisu, rumunjskom šefu države Ionu Antonescuu te slovačkom predsjedniku Tisu. Već tijekom travnja NDH su priznale Mađarska, Bugarska i Slovačka, a u svibnju i Rumunjska. U lipnju su to učinile Španjolska i Japan, u srpnju Nacionalna Kina (japanska Kina), Danska i Finska, a u kolovozu Mandžurija (Mandžukou). Osim navedenih država, NDH nije priznala ni jedna druga država, a sve koje su je priznale bile su vezane uz sile Osovine. Za NDH su, razumljivo, najvažnija diplomatska predstavništva bila ona u Berlinu i Rimu. Prvi poslanik u Berlinu bio je dr. Branko Benzon, a nakon njega dr. Mile Budak, dotadašnji ministar bogoštovlja i nastave. Kad je Budak povučen u Berlin, odlazi Stjepan Ratković, a posljednji poslanik NDH u Njemačkoj bio je dr. Vladimir Košak. U Rimu je prvi poslanik bio dr. Stijepo Perić, a zatim dr. Ante Nikšić. Njemačka Vlada svojim je poslanikom u Zagrebu imenovala Siegfrieda Kaschea, a talijanska Raffaella Casertana. Ministri vanjskih poslova NDH, uz samog Pavelića, koji je dužnost obnašao do 9. lipnja 1941., bili su dr. Mladen Lorković, dr. Mile Budak, dr. Stijepo Perić i dr. Mehmed Alajbegović (Matković, 2002: 69-71; Krizman, 1983: 423-437).

7 Kod Ramet su očite pogreške: „Njemačka je izravno pripojila Donju Štajersku i Gornju Korušku..., dok je Italija okupirala donju Korušku“.

8 Koji je iz Italije u Zagreb došao 15. travnja 1941. s oko 200 ustaša povratnika.

9 Za cijeli sadržaj brzojava kojima se priznaje NDH vidi Hrvoje Matković: *Povijest Nezavisne Države Hrvatske*, Naklada Pavičić, Zagreb, 2002: 283.

Pavelićev je režim od samog početka bio ugrožen gospodarskim iscrpljivanjem Njemačke i spomenutim talijanskim aspiracijama prema Dalmaciji. Pavelić je 18. svibnja 1941. otputovao u Rim, gdje je s Mussolinijem potpisao tzv. Rimske ugovore. Ti ugovori sastoje se od tri dokumenta. Prvim je utvrđena granica između Italije i NDH – gdje je Italija prisvojila najrazvijeniji dio hrvatske obale. Nezavisnoj Državi Hrvatskoj ostao je podvelebitski dio hrvatskog primorja i obala od Omiša do Dubrovnika, a to je prostor od mnogo manjeg pomorskog značenja. Drugim ugovorom NDH se obvezala da neće na jadransko-primorskom području podizati nikakve vojne objekte niti držati ratnu mornaricu. I konačno, u trećem se precizira politički odnos NDH i Italije te se navodi da Italija preuzima jamstvo za političku neovisnost Kraljevine Hrvatske, uz dodatak da Hrvatska neće preuzimati međunarodne obveze koje bi se kosile s navedenim jamstvom. U službenoj vijesti o sklapanju Rimskih ugovora navodi se da je uspostavljena Kraljevina Hrvatska te da je Pavelić prilikom audijencije kod talijanskog kralja Vittorija Emanuelea III. u ime Hrvatske ponudio krunu kralja Zvonimira vladajućoj talijanskoj kući Savojske te da je za nositelja krune određen vojvoda od Spoleta<sup>10</sup> (Matković, 2002: 72-74; Krizman, 1983: 479; Tomasevich, 2010: 269-271; Goldstein, 2008: 237-238). Nakon pada Mussolinija u srpnju 1943. Pavelić je odbio poduzeti pripreme za slučaj talijanske kapitulacije, iako je o tome tada raspravljao na nekoliko sastanaka s predstavnicima dalmatinskih Hrvata. Kapitulacija Italije koja se dogodila 8. rujna 1943. zatekla je NDH potpuno nespremnom, tako da je većina talijanskog oružja pala u ruke partizana (Jareb, 1995: 108). Iako su Pavelićevim proglasom svi krajevi određeni Rimskim ugovorima bili pripojeni NDH, partizanski pokret te je krajeve dobrim djelom već držao nadmoćnom vojnom silom.<sup>11</sup>

Valja istaknuti kako je stanovništvo NDH gotovo jednom trećinom bilo srpsko, a u nekim dijelovima i posve kompaktno. Već krajem travnja 1941. izvršeni su masovni zločini ustaša nad Srbima u Gudovcu kod Bjelovara, u Veljunu, Glini te Hercegovini. Ustanak je pokrenula ilegalna Komunistička partija Jugoslavije, u sklopu koje su dotad postojale i KP Hrvatske i Slovenije. Ukupno je broj komunističkih simpatizera i članova bio malen, ali je sama skupina, na čijem je čelu bio Josip Broz Tito, bila odlično organizirana. KPJ je stvorila Vojni komitet, čime su spojene dužnosti šefa partije i gerilskih odreda u nastajanju. Tito je došao na čelo Glavnog, a od rujna 1941. Vrhovnog

10 Iscrpnije vidi Bogdan Krizman: *Ante Pavelić i ustaše*, Globus, Zagreb, 1983: 468-471.

11 Jareb u svojoj knjizi navodi kako je tadašnji ministar vanjskih poslova NDH dr. Mile Budak najvažnijim zadacima tadašnje vanjske politike smatrao ponovno razjašnjenje hrvatsko-osovinskih odnosa. Tražio je da se talijanskom zahtjevu za priznanje nove Talijanske Socijalne Republike na sjeveru Italije stavi protuzahjev za povlačenje Rimskih ugovora s talijanske strane. Drugo, tražio je da se što prije povuče talijansko-hrvatska granica. Konačno, smatrao je da je potrebno ponovno razmotriti hrvatsko-njemačke ekonomske odnose i onemogućiti da njemačka vojska rekvirira hrvatsko vlasništvo po svojoj volji. Pavelić nije podupro Budaka ni u jednoj točki, te je uslijedila Budakova ostavka i razlaz s Pavelićem (Jareb, 1995: 108-109).



štaba Narodnooslobodilačkih partizanskih odreda Jugoslavije. Sve dok je vrijedio pakt između SSSR-a i Trećeg Reicha,<sup>12</sup> komunistički simpatizeri nisu se upuštali u akcije. No 22. lipnja 1941., na dan napada nacističke Njemačke na Sovjetski Savez, u šumi Brezovica kraj Siska formiran je prvi partizanski odred, i to prije nego što je CK KPJ pozvao na opći ustanak. Operativno partijsko rukovodstvo u Hrvatskoj vodili su Andrija Hebrang, Rade Končar i Vlado Popović. Partizanski ustanak brzo se pretvorio u glavni sigurnosni problem ustaške države i njihovih pokrovitelja. U „šumu“ se odlazilo iz različitih razloga: otpora terorističkom režimu NDH; nepodobnosti u novoj ustaškoj državi ili zbog postupnog shvaćanja da će Njemačka i Italija izgubiti rat. Sve to utjecalo je i na ponašanje monarhističkih krugova okupljenih oko četničkih postrojbi i Jugoslavenske vojske u otadžbini pod vodstvom ministra vojske u domovini Dragoljuba Draže Mihailovića (Bilandžić/Jakovina: 3-4; Goldstein, 2008: 278-279).

Četnici, mada je među njima postojala razlika u stupnju podređenosti Draži Mihailoviću, nastupali su uglavnom na velikosrpskoj politici i vodili prije svega građanski rat. Sam Draža Mihailović navodio je kao protivnike Jugoslavenske vojske u otadžbini partizane, ustaše, muslimane i Hrvate, a tek onda Nijemce i Talijane. Stalnim jačanjem NOB-a Tito postaje glavni politički protivnik svih onih koji su očekivali povratak na vlast u trenutku kada saveznička koalicija porazi sile Osovine. Tako se od samog početka na hrvatskom prostoru pokazala razdvojenost na tri povijesne opcije: prozapadnu demokratsku, koju je činila Hrvatska seljačka stranka, profašističku, koju je činio ustaški pokret, i komunističku, izrazito vjernu Staljinovom Sovjetskom Savezu. Prema tomu, vodstvo partizanskog pokreta imalo je za cilj ne samo osvojiti vlast nego i stvoriti društveno uređenje poput onog u SSSR-u (Bilandžić/Jakovina: 4-5).

U Bihaću je 26. i 27. studenog 1942. održano prvo zasjedanje Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ), zapravo zakonodavnog tijela – parlamenta – nove države. Za predsjednika AVNOJ-a postavljen je hrvatski političar Ivan Ribar, a hrvatski su se izaslanici odmah organizirali u inicijativni odbor za sazivanje Zemaljskog antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Hrvatske (ZAVNOH). Prvo zasjedanje ZAVNOH-a održano je u Otočcu i na Plitvičkim jezerima 13. i 14. lipnja 1943. Za predsjednika Izvršnog odbora izabran je pjesnik Vladimir Nazor. Bilo je to najveće predstavničko tijelo partizanske Hrvatske. Na drugom zasjedanju ZAVNOH-a u Plaškom u listopadu 1943. donesen je proglas o vraćanju Hrvatskoj Istre, Zadra, otoka i drugih teritorija pod talijanskom okupacijom.<sup>13</sup> Drugo zasjedanje AVNOJ-a održano je u Jajcu 29. studenog 1943. godine. Tada je imenovan Nacionalni komitet oslobođenja Jugoslavije (NKOJ), odnosno Privremena vlada nove Jugoslavije, na čijem je čelu bio Tito. Za prvog potpredsjednika izabran je Edvard Kardelj, dok je Josip Smodla-

<sup>12</sup> Pakt Ribbentrop-Molotov potpisan 23. kolovoza 1939.

<sup>13</sup> Nakon kapitulacije Italije u rujnu 1943.

ka – važna ličnost hrvatske građanske politike u međuratnom razdoblju – imenovan povjerenikom za vanjske poslove. Tada je usvojena i Odluka o izgradnji Jugoslavije na federativnom principu, pa se ona u dokumentima i zvala Federativna Narodna Jugoslavija. Kralju je privremeno zabranjen povratak u zemlju, a Josipu Brozu Titu dodijeljen je čin maršala. U isto vrijeme na konferenciji u Teheranu takozvana „velika trojica“ – Staljin, Churchill i Roosevelt – odlučili su prihvatiti Tita kao saveznika u borbi protiv sila Osovine, prije svega zbog aktivne borbe (Bilandžić/Jakovina: 5-7; Goldstein, 2008: 298-299).

### Martovski pregovori

Tito je u ožujku 1943. odlučio da će ponovno uspostaviti kontakte s Nijemcima, s kojima je prije toga zadnji put pregovarao sredinom studenog 1942. godine. Titov glavni cilj bio je ponuda primirja nužnog za konačno uništenje četnika. Tada nije znao da je operacija *Weiss*<sup>14</sup> već pri kraju i da ga Nijemci ne namjeravaju progoniti preko Neretve. Tako je 11. ožujka 1943. u Gornjem Vakufu, u blizini Jajca, došlo do pregovora između predstavnika objiju strana. Određeno je da na pregovore odu član Politbiroa Milovan Đilas, pravni stručnjak Vladimir Velebit – koji je izvrsno govorio strane jezike, te Koča Popović, komandant Prve proleterske divizije. Tito je s trojicom pregovarača dogovorio strategiju i detalje o pregovorima s Nijemcima, prvi se put značajno udaljivši od uloge „dobrog moskovskog đaka“.<sup>15</sup> Gledajući strateški, Tito je potaknuo pregovore s Nijemcima, uzimajući u obzir i činjenicu da bi „Mihailovićeve četnici na kraju rata mogli biti u povoljnijem položaju jer su svoje snage tijekom rata čuvali, dok su partizanske jedinice mjesecima i godinama krvarile“ (Goldstein, 2015: 268).

Partizanska delegacija tada je sugovornicima poručila da se narodnooslobodilačke snage trenutačno ne namjeravaju boriti protiv njih, nego je njihov jedini cilj uništiti četnike. Izjavili su također da su se samo iz propagandnih razloga stavili na sovjetsku stranu. „Ako bi došlo do britanskog iskrcavanja na dalmatinskoj obali, tvrdili su, narodnooslobodilačka vojska borila bi se protiv zapadnjaka, što četnici ne bi učinili. Naprotiv, održavaju kontakte s Londonom, a Talijani to dopuštaju. Tražili su i da Nijemci priznaju partizane kao ‘ratujuću stranu’ i u skladu s tim poštuju ratno pravo, poglavito što se tiče postupanja sa zarobljenicima“ (Pirjevec, 2012: 144). U sljedećim danima pregovori su nastavljeni u Sarajevu i Zagrebu, kamo su bili upućeni Velebit i Đilas. U Zagrebu su se sastali s generalom Glaiseom von Horstenauom, vojnim izaslanikom pri

14 Operacija *Weiss* (koja je u poslijeratnoj jugoslavenskoj historiografiji bila poznata kao Četvrta ofenziva) bila je njemačka ofenzivna operacija s ciljem uništenja partizanskih snaga. U operaciju su bile uključene i znatne talijanske, ustaške, domobranske i četničke snage.

15 Drugim riječima, poslušnosti discipliniranog člana pokreta prema onome što kaže Moskva i prema boljševičkoj ideologiji uopće (Goldstein, 2015: 268).



njemačkom veleposlanstvu u Zagrebu, i s njim postigli sporazum o razmjeni zarobljenika i nastavili raspravu o partizanskom prijedlogu za primirje (Ridley, 2000: 224-226). U svojim izvještajima njemačkoj Vrhovnoj komandi Horstenau je nastojao prenijeti svoje mišljenje sadržano u dvije točke: *prvo*, da se ne može očekivati smirenje sve dok se vrši genocid protiv gotovo trećine stanovništva. Prema tomu, predlagao je da se odmah prestane s progonima Srba i da im se zajamče jednaka prava kao i svim drugim građanima. I *drugo*, uvidio je da se Narodnooslobodilački pokret ne može skršiti silom oružja jer nije za to bilo dovoljno raspoloživih trupa niti se moglo očekivati da će nove, veće snage biti poslone u tu svrhu. Na osnovi tog zaključka, predlagao je da se nastoji doći do političkog sporazuma s ustanicima (Velebit, 2002: 195). Siegfried Kasche, koji je također bio dobro upoznat s pregovorima, o svemu je obavijestio Pavelićeva ministra vanjskih poslova Mladena Lorkovića i talijanskog poslanika u NDH Raffaellea Casertana, koji su se s time složili. No već 29. ožujka berlinsko je ministarstvo vanjskih poslova svojem zagrebačkom predstavniku zapovjedilo da prekine pregovore i za to navelo dva razloga: nepovjerenje u Tita i strah da bi Talijani iskoristili njemački sporazum kao izgovor da se sa svoje strane još tješnje povežu s četnicima i Mihailovićem. Iako je Kasche ustrajao na „političkom rješenju“ s partizanima, upute koje je Joachim von Ribbentrop, a kasnije i Hitler, poslao u Zagreb bile su jasne: „S pobunjenicima ne treba pregovarati, pobunjenike treba strijeljati“ (Pirjevec, 2012: 144-145).

Međutim ti su pregovori bili temelj za brojne razmjene zarobljenika koje će se vrlo djelotvorno organizirati sve do kraja rata. A uspjeh koji su partizani polučili bio je mnogo veći. Osim toga što su dobili polupriznati status ratujuće strane, Tito je postavljenom strategijom kontakata uspio njemačku stranu privremeno „neutralizirati“.<sup>16</sup> Također, dok je delegacija Vrhovnog štaba boravila u Gornjem Vakufu, očekujući odgovor njemačke strane, Tito je žurio da i posljednjeg vojnika i ranjenika prebaci preko Neretve i proširi oslobođeni teritorij „potpunim razbijanjem četničkih snaga na lijevoj obali“ (Goldstein, 2015: 268).

Kad se u Moskvi saznalo za njemačko-partizanske pregovore, ni Staljin ni Kominternu nisu bili previše zadovoljni. Između Tita i Kominterne razmijenjene su oštre riječi, pa i uvrede. Tita je kritika razljutila jer iz Moskve nikakva pomoć nije stizala, pa je poslao radioporuku: „Ako nam ne možete pomoći, nemojte nas barem ometati“ (Goldstein, 2015: 271). Bilo je to prvi put da je Tito tako jasno izrazio neslaganje s onim što se mislilo u Moskvi.

Činjenicu da su partizani pregovarali s Nijemcima nakon rata pročetnički su emigrantski krugovi, ali i generalno antikomunistička historiografija, vrlo često tenden-

16 Pregovarači su govorili Nijemcima da partizani neće djelovati sjeverno od demarkacijske linije (u njemačkoj zoni), nego samo južno od nje (u talijanskoj) te da će se povući u Sandžak (Goldstein, 2016: 268).

ciozno iskorištavali kao dokaz da su i partizani, kao i četnici, surađivali s Nijemcima (Goldsetin, 2015: 268). S obzirom na to da je trebalo sačuvati idealiziranu sliku narodnooslobodilačke borbe i njezinih vođa, u poratnoj Jugoslaviji takozvani martovski pregovori bili su tabuizirani sve dok ih potkraj života Tito sam nije spomenuo.<sup>17</sup>

### Sporazumi Tito-Šubašić

Sredinom rujna 1943. u Vrhovni štab stiže prva službena saveznička (britanska) vojna misija pod vodstvom brigadnog generala Fitzroya Macleana, što je i s vojnog i s političkog stajališta bilo izrazito važno. Jedina Macleanova dužnost u Jugoslaviji bila je saznati tko ubija više Nijemaca. Nakon što je proveo sedam tjedana s partizanima, napisao je izvještaj Churchillu preporučivši da Britanija pošalje što je moguće više vojne pomoći Titu, a da obustavi svaku pomoć Mihailoviću (Ridley, 2000: 235-237). Tito je u studenom 1943. poslao vojnu misiju Saveznicima u Kairo pod vodstvom Ive Lole Ribara. Međutim nesretnim spletom okolnosti njemački izviđački avion obasuo je delegaciju paljbom prilikom ulaska u avion na Glamočkom polju, pritom ubivši dvojicu britanskih oficira, trojicu pripadnika NOVJ-a i samog Ivu Lolu Ribara.<sup>18</sup> Nakon tog događaja Vladimir Velebit preuzeo je vodstvo vojne misije te s Milojem Milojevićem otputovao, ovog puta uspješno, u Egipat (Velebit, 1983: 127).

Iako su na Teheranskoj konferenciji krajem studenog 1943. „velika trojica“ prihvatili i priznali partizane kao savezničku vojsku, zapadni su saveznici i dalje zagovarali obnovu Kraljevine Jugoslavije kao demokratske države nakon rata. Velika Britanija i SAD tijekom posljednje dvije godine rata nastojali su „spasiti“ Srbiju i spriječiti da u Jugoslaviji zavladaju komunisti, pa su Tita i kralja Petra II. Karađorđevića primorali na stvaranje zajedničke vlade. Na zahtjev britanske Vlade kralj Petar imenuje 1. travnja 1944. Ivana Šubašića, bivšeg bana Banovine Hrvatske, mandatarom za oblikovanje nove kraljevske vlade. S obzirom na to da su srpski političari odbili ući u Šubašićevu vladu, on je sam pokrio sve vladine resore. Na Visu je 16. lipnja 1944. postignut sporazum Tito-Šubašić, prema kojemu će Kraljevska vlada svojom deklaracijom priznati federativno uređenje zemlje i privremenu upravu NKOJ-a i AVNOJ-a, odati puno priznanje NOVJ-u i maršalu Titu, osuditi sve suradnike okupatora te uputiti poziv svim snagama da se stave pod zapovjedništvo maršala Tita, koji će dati izjavu o suradnji s Kraljevskom vladom i neće pokretati pitanje državnog uređenja sve do konačnog oslobođenja, kad će narod referendumom odlučiti o obliku vladavine (Bilandžić, 2001: 20).

Sporazum na Visu značio je s jedne strane katastrofu za Veliku Srbiju, a s druge postupni uspjeh Tita u političkoj borbi s Churchillom. Tito ovdje ništa nije žrtvovao, a do-

17 Iscrpnije vidi Vladimir Velebit: *Tajne i zamke II. svjetskog rata*, Prometej, Zagreb, 2002: 185-291.

18 Za detalje ovog događaja vidi Vladimir Velebit: *Sećanja*, Globus, Zagreb, 1983: 125-145.



bio je političku smrt svojega glavnoga konkurenta Draže Mihailovića. Dok Churchill, ističe Bilandžić, nije uspio postići svoj glavni cilj – stvaranje zajedničke vlade na čelu s Ivanom Šubašićem. Nakon sporazuma na Visu, Titu je bilo najmanje važno odmah stvoriti zajedničku vladu, pa je odgađao taj čin, a istodobno je iz BiH i Hrvatske okupio devet divizija za upad u Srbiju, što je smatrao ključnim za svoju pobjedu (Bilandžić, 2001: 20).

Nakon sastanka Tita i Šubašića na Visu od 16. lipnja 1944. i sastanka Tita s Churchillom od 13. kolovoza Tito je 19. rujna gotovo tajno avionom otputovao u Rumunjsku, a onda na svoj prvi susret sa Staljinom. Sovjetski je vođa bio pun obećanja, ali je upozorio da se u pitanje kralja ne treba dirati dok traje rat. Obećao je tada Titu čak više divizija nego što je tražio za oslobađanje Srbije. Sovjeti su dobili dopuštenje ulaska na jugoslavenski teritorij kako bi nastavili prema Mađarskoj. Ako se susret s predsjednikom britanske Vlade Churchillom nije mogao smatrati ničim više od priznanja Kraljevske vlade kao ravnopravne strane u pregovorima, činjenica da su Sovjeti prihvatili da Tolbuhinove trupe privremeno uđu na jugoslavenski prostor i da ga nakon obavljenog posla napuste te da se na oslobođenom teritoriju organizira Vlada NKOJ-a, značila je puno više, zaključuje Jakovina (Jakovina, 2003: 22-23).

Tito je u rujnu 1944. u Moskvi potpisao sa sovjetskom Vladom sporazum o ulasku Crvene armije u Jugoslaviju. Riječ je o 57. armiji s devet divizija i 4. mehaniziranim korpusom, uz još četiri zrakoplovne divizije. Ujedinjene su snage partizana i Crvene armije, kojima se pridružila i Druga bugarska armija,<sup>19</sup> do kraja listopada 1944. oslobodile Srbiju i Vojvodinu, a zatim je Tito s jakom partizanskom snagom izbio u Trst i Korušku, ušavši na teritorij Italije i Austrije (Bilandžić, 2001: 20). Do novog sporazuma između Tita i Šubašića došlo je 1. studenog 1944. u tada već oslobođenom Beogradu. Tito je tada pristao na stvaranje „mješovite“, privremene narodne skupštine i višestranačke, „mješovite“ vlade, dok će se ovlasti Petra II. prenijeti na namjesništvo (Jakovina, 2003: 23). Tim su sporazumom postavljena načela stvaranja privremene, jedinstvene vlasti. Odlučeno je da će se o sudbini kralja odlučiti referendumom, a prijestolje u zemlji privremeno će predstavljati Kraljevsko namjesništvo, koje je kralj Petar II. potvrdio tek kasnije. Prema aneksu Sporazuma slobodni su se izbori trebali održati tri mjeseca nakon potpunog oslobođenja zemlje.<sup>20</sup> Kako jugoslavenska zemlja nikad nije prestala postojati, bio je to značajan diplomatski uspjeh Tita. Nastavljajući se na Viški sporazum, na sastanku „velike trojice“ u Jalti u veljači 1945. dogovoreno je da se smjesta pristupi stvaranju jedinstvene vlade, uz preporuku da se sastav AVNOJ-a proširi čla-

<sup>19</sup> Nakon prelaska Bugarske na stranu Saveznika 9. rujna 1944.

<sup>20</sup> Prezidij Privremene narodne skupštine, slijedeći premijerov – Titov – zahtjev, donio je ukaz kojim su izbori zakazani za 11. studenog 1945. godine. Na izborima je pobijedila lista Narodnog fronta, čiji je nositelj bio Tito, dobivši 97 posto glasova (Berend, 2001: 38).

novima posljednjeg jugoslavenskog parlamenta koji se nisu kompromitirali suradnjom s neprijateljem (Bilandžić/Jakovina: 9). U veljači 1945. u Beograd je stigla Kraljevska vlada i neki stari političari iz emigracije, pa je naposljetku 7. ožujka utemeljena jedinstvena vlada<sup>21</sup> u koju je ušla manja skupina građanskih političara (Bilandžić, 2001: 20).

### Autentična revolucija u Jugoslaviji

S obzirom na to da je Treći Reich u ljeto 1944. gubio na bojištima diljem Europe, razmišljanja o prebacivanju NDH na stranu Saveznika bila su prisutna i kod nekih ustaških dužnosnika koji su podržavali sporazumijevanje s HSS-om. Glavni zagovornik te akcije bio je nekadašnji ministar vanjskih, a sada ministar unutarnjih poslova Mladen Lorković, kojem se pridružio i ministar oružanih snaga Ante Vokić. Uspostavljanjem veze ustaških nezadovoljnika s prvacima HSS-a<sup>22</sup> i domobranskim časnicima formirana je zavjerenička skupina koja je pripremala plan akcije. Plan je predviđao razoružanje njemačke vojske, odstup Pavelića s funkcije šefa države, uspostavu nove vlade sastavljene od predstavnika HSS-a te poziv Saveznicima da se iskrcaju na jadransku obalu. O svojim gledištima o ratnoj situaciji i o namjeravanoj akciji spašavanja NDH Lorković i Vokić upoznali su Pavelića. No Pavelić je o cijeloj akciji ubrzo obavijestio Nijemce, nakon čega su uslijedila uhićenja svih umiješanih u akciju. Prilikom njemačkog povlačenja u proljeće 1945. Lorković i Vokić bili su ubijeni u Lepoglavi od strane ustaša, dok je sama NDH slijedila sudbinu svoje pokroviteljice Njemačke, kojoj je ostala posljednja saveznica<sup>23</sup> (Matković, 2002: 220-226; Krizman, 1983: 78-139; Tomasevich, 2010: 495-506). Na dan kapitulacije Trećeg Reicha, 8. svibnja 1945., nakon što su jedinice I. i II. Jugoslavenske armije, pod zapovjedništvom Peke Dapčevića i Koče Popovića slomile ustašku obranu Zagreba, dijelovi Posavskog partizanskog odreda, dijela X. korpusa zagrebačkog, prešli su Savu i ušli u Zagreb (Jakovina, 2013: 99). Tim činom, iako su borbe na prostoru Jugoslavije trajale do 15. svibnja,<sup>24</sup> i službeno je prestala postojati Nezavisna Država Hrvatska.

Dogovor između Churchilla i Staljina iz jeseni 1944., u kojem se dijele postoci utjecaja u pojedinim zemljama nakon rata, dogovor je dvojice državnika, gdje je jedan

21 Petar II. Karađorđević 26. siječnja 1945. godine obnovio je Šubašićev mandat. Pred kraljevskim je namjesnicima – Srbinom Srđanom Budisavljevićem, Slovencem Dušanom Sernecom i Hrvatom Antom Mandićem – u Beogradu 7. ožujka prisegnula Privremena vlada Demokratske Federativne Jugoslavije. Tito je prethodno odstupio s funkcije predsjednika NKOJ-a, a Šubašić s mjesta kraljevskog premijera (Jakovina, 2003: 28).

22 Ivanko Farolfi, Ljudevit Tomašić, Josip Torbar, Ivan Pernar te sam potpredsjednik HSS-a August Košutić.

23 Pavelić se povlači iz Zagreba 6. svibnja.

24 Vidi Milan Basta: *Rat je završen 7 dana kasnije*, Globus, Zagreb, 1976.



zanemario Atlantsku povelju, a drugi komunističku revoluciju, te je bio suprotan proklamiranim načelima diplomacije i pravilima koja će vladati nakon poraza Hitlera. Međutim, kako navodi Jakovina, nije se puno drugačije razmišljalo ni u Washingtonu ni u drugim zemljama. Najvažnije je sadržano u pitanju što je Churchill zapravo dobio i što je u osnovi tražio usuglašavajući se s formulom „fifti-fifti“ u Jugoslaviji. Valja podsjetiti da su krajem 1944. Titovi partizani bili jedina značajna vojna sila na prostoru Jugoslovenske Europe. Narodnooslobodilački odbori obnašali su vlast, dok su snage na koje se Churchill mogao osloniti bile bez javne potpore Londona, a politička vodstva građanskih stranaka razbijena ili oslabljena. Churchill je ponajprije pokušavao izvući što više, pretvarajući se da zastupa velesilu, što Ujedinjeno Kraljevstvo više nije bilo. Tako su sve nade Zapada, pa i kralja Petra, polagane u Moskvu, jer samo je Staljin mogao vratiti kralja u zemlju. Stoga možemo zaključiti da je Tito bio podosta ljut nakon odlaska iz Moskve. Staljin je tada zapravo pokazao kako mu Balkan nije strateški najzanimljivije područje (Jakovina, 2003: 23).

Srbi su se ponajviše protivili stvaranju federacije, međutim nije im ostala alternativa pa su prihvatili novu zajednicu kako bi „svi Srbi živeli u jednoj državi“. Osobitost je bila ta da su Srbi iz Hrvatske i Bosne i Hercegovine u najvećem broju ušli u partizanski pokret. No u tome ih nije vodila razvijena svijest o potrebi rušenja velikosrpskog hegemonizma međuratnog razdoblja niti stvaranje federacije, nego s jedne strane borba protiv NDH, političke tvorevine koju nikako nisu mogli prihvatiti, a s druge činjenica da ih je od četnika odbijala suradnja s okupatorima. Kad su međutim jednom bili uvučeni u partizanski pokret i organizirani u vojne postrojbe te izloženi svakodnevnoj ideološkoj indoktrinaciji, nije bilo druge nego ostati mu vjerni do kraja rata. Zamišljenom politikom nove Jugoslavije na temelju obećanja svakom narodu onoga što mu se činilo privlačnim postignuta je čudesna sinteza interesa koja je stvorila antihegemonistički blok (Bilandžić, 2001: 21). Važno je naglasiti da su komunisti došli na vlast u Jugoslaviji dobivši legitimitet u antifašističkoj borbi. Prema tomu, možemo govoriti kako je jugoslavenski put u socijalizam, za razliku od ostalih narodnih demokracija u srednjoj i istočnoj Europi koje su nakon rata uspostavili Sovjeti, predstavljao autentično revolucionarno preuzimanje vlasti od strane KPJ (Berend, 2001: 39).

## **Prvi na Balkanu**

Nova je Jugoslavija kraj 1945. i početak 1946. dočekala s poprilično definiranom vanjskom politikom, u potpunosti oslonjenoj na Sovjetski Savez.<sup>25</sup> Iako je postala republika u koju se Kralj nije smio vratiti, Jugoslavija samo formalno nije bila jednopartijska

<sup>25</sup> Prvi ministar vanjskih poslova poslijeratne Jugoslavije bio je Ivan Šubašić, a naslijedio ga je Stanoje Simić (1946. – 1948.) – ni jedan nije bio član Partije. Tijekom najtežeg razdoblja sukoba s Informbiroom ministar vanjskih poslova bio je Edvard Kardelj (1948. – 1953.).

diktatura. Tito je u tom trenutku bio apsolutni gospodar u FNRJ. „Gospodarstvo je ubrzano nacionalizirano, nije postojala sloboda govora, vjeroispovijesti ni udruživanja. Bez vanjske pomoći UN-a mnogi bi poumrili od gladi“ (Jakovina, 2003: 80). Sovjetski Savez postao je ono što je Treći Reich bio do tada – glavni kupac i glavni potrošač sirovina. Ako već ni u jednom dijelu zemlje nije postojala antiruska klima, na silu je stvarana antizapadna. Zemlje Zapadne Europe redovno su opisivane kao reakcionarne i imperijalističke. No naglašeno inzistiranje na vezama sa Sovjetskim Savezom i na sovjetskoj kulturi uskoro je i tu stvorilo odbojnost. Budući da je Moskva nastojala da se obrasci uglavljeni tijekom rata slijede i na mnogim drugim područjima, nesporazumi su rasli (Jakovina, 2003: 82-83). Postupna komunistička Istočne Europe na vlast je dovela marginalce, među kojima mnogi desetljećima nisu živjeli u zemljama koje su sada trebali voditi. No, Tito je bio drugačiji. „Na vlast ga nisu doveli sovjetski tenkovi, čak mu nisu osobito ni pomogli u njezinu osvajanju. Imao je brojne sljedbenike, veliku vojsku i nedvojbenu popularnost, koja je prelazila granice njegove zemlje.“ Ostati pasivan ili ograničen samo na Jugoslaviju nije bila opcija, pa je Tito nastavio zaoštavati odnose s kapitalističkim svijetom, vjerujući da će Moskva uvijek podupirati ideološki ispravne. Međutim postupno je postalo jasno da se Blok neće voditi kao društvo sličnih, nego poslušnih (Jakovina, 2013: 108-112).

Valja istaknuti da je jugoslavenska vanjska politika bila snažno prožeta Titovim utjecajem, a sebe i Jugoslaviju nakon Drugog svjetskog rata Tito je smatrao prvima na Balkanu. Politički ugled koji je Jugoslavija neposredno nakon rata uživala, kako među zapadnim, tako i istočnim susjedima, brzo se topio. Jugoslavija se od svojih susjeda rapidno udaljavala po nekoliko osnova: obnovljeni su teško uskladiivi teritorijalni i etnički problemi sa susjednim zemljama. Također, u istočnoeuropskim zemljama, gdje je socijalizam prevladao – ali ne na osnovi autentične revolucije kao u Jugoslaviji – komunističke partije nisu mogle pratiti tempo socijalizacije društva kakav je nametnulo jugoslavensko vodstvo, pa su se iza fasade srdačnosti i drugarstva skrivali zavist i animoziteti. No udaljavanje Jugoslavije i SSSR-a nije išlo naglo i glasno. Razlike između dva rukovodstva javljale su se u pogledu nekoliko međunarodnih pitanja – Trsta, balkanske federacije s Bugarskom, podrške grčkim komunistima u građanskom ratu, pripajanja Albanije, obaranja američkog aviona iznad Jugoslavije, pitanja Koruške, ali i na unutarnjem planu – razvijanja Titova kulta ličnosti te suviše ambicioznog Petogodišnjeg plana. Iako su konkretne okolnosti svakog od tih pitanja bile različite, njihov zajednički nazivnik bio je taj što je jugoslavenska strana tražila energičniju podršku SSSR-a za svoje zahtjeve prema zapadnim saveznicima, pa je u nekim situacijama pokazivala nestrpljivost i žustrinu, što u međunarodnim odnosima i diplomaciji nije primjereno, dok je u bilateralnim odnosima afirmirala političku samosvijest kakvu Staljin nije očekivao niti odobravao (Bekić, 1988: 24-25).



Najuže jugoslavensko rukovodstvo – jer je samo ono bilo upućeno u kontroverze odnosa sa SSSR-om – postojeće razlike ocjenjivalo je, naravno, drugačije. Prihvatiti Staljinove rezerve i prigovore o neumjerenosti njihovih zahtjeva za njih je značilo odricanje od opravdanih očekivanja pojedinih jugoslavenskih naroda, odnosno žrtava koje su svi zajedno podnijeli za njihovo ostvarenje. Stoga su Tito i njegovi najbliži suradnici procijenili da se mora braniti načelo pune ravnopravnosti u odnosima sa Sovjetskim Savezom, a u krajnjoj liniji i vlast koju su izborili u surovim uvjetima NOB-a i revolucije (Bekić, 1988: 26). Titova Jugoslavija bila je prva komunistička zemlja koja se otvoreno i uspješno suprotstavila SSSR-u. Međutim nije se odmah krenulo u stvaranje slobodnijeg i bogatijeg društva. Raskid sa Staljinom i prvom zemljom socijalizma nije mogao biti trenutačan jer se ideološko-politička bliskost nije mogla dokinuti preko noći. „Nakon godina indoktrinacije, osvješćivanje je bilo sporo“ (Goldstein, 2015: 511).

### Održati Tita na površini

Iako je do 1948. godine Jugoslavija bila snažno prožeta staljinističkim idejama, nakon što je u ljeto 1948. isključena iz Informacijskog biroa komunističkih partija, počelo je njezino približavanje Zapadu. „Ono je bilo nužno i iskreno, iako nikada nije trebalo uključivati podjelu vlasti Komunističke partije Jugoslavije (KPJ) u zemlji ili mrljanje ideološke čistoće napuštanjem glavnih postulata ideologije“ (Jakovina, 2011: 31). U okolnostima sukoba s Informbiroom Jugoslavija je ušla u Hladni rat više i dalje nego što je možda i sama željela. Nakon oštre propagandne i idejno-političke bitke s Informbiroom, Jugoslavija je *de facto*, preko ekonomske i vojne pomoći, a zatim i institucionalno preko Balkanskog pakta iz 1953., uključena u zapadni obrambeni sustav. Međutim na unutarnjem planu, unatoč stanovitim prilagodbama, Jugoslavija nije radila političke ni ideološke kompromise, pa je njezin ukupni status dvojak: na unutarnjem planu radilo se o bitno lenjinističkom konceptu vlasti i državne organizacije, a na vanjskopolićkom planu o *de facto* savezničkom odnosu sa zapadnim blokom. Tim je presedanom Jugoslavija uspješno razbila oštru ideološku i političku podjelu poslijeratnog svijeta, obilježenu tezom ali i praksom Željezne zavjese, no problem vlastitog statusa nije trajno riješila. Savezništvo sa Zapadom bilo je samo privremeno i obostrano pažljivo kalkulirano. Ekonomska i vojna pomoć Jugoslaviji bile su strukturirane tako da održe i pojačaju samo neposrednu obrambenu moć zemlje, a ne da je na cjelovit način uključe u zapadni privredni sustav i političku zajednicu. S druge pak strane na strateškom, političkom, pa i propagandnom planu, Sovjetski je Savez razvojem događaja u Jugoslaviji pretrpio znatnu štetu. Zato su Staljinovi nasljednici, izvršavajući Staljinovu volju, inicirali normalizaciju odnosa. „Njihov cilj, međutim, nije bio vraćanje Jugoslavije u ‘lager’, već marginalizacija njezine uloge u zapadnom obrambenom savezu i u međunarodnom radničkom pokretu“ (Bekić, 1988: 10).

Zapadna pomoć bila je ključna za jugoslavensko preživljavanje još za vrijeme rata. Početkom 1949. američka je Vlada promijenila izvoznu i trgovačku politiku prema Beogradu. „Sve što će se Beogradu isporučivati bit će u tolikim količinama da se ni jedna zemlja neće morati bojati za svoju sigurnost. Jugoslavija se neće obogatiti i ojačati, ali će dobivati dovoljno da Tito ne potone“ (Jakovina, 2003: 283). Bez obzira na mlake i oprezne upite za gospodarsku pomoć, Vlada SAD-a bila je zainteresirana održati Tita dovoljno jakim za nastavak otpora Kominformu. Godina 1953. u odnosima Jugoslavije i Zapada započela je u znaku ubrzanih priprema za zaključivanje Balkanskog pakta<sup>26</sup> između Jugoslavije i dvije susjedne članice NATO-a – Grčke i Turske. Sklapanje tog vojno-obrambenog saveza imalo je širi značaj od regionalnog jer je Zapad bio zainteresiran učvrstiti krhko južno krilo. Stoga je u sklopu strateškog planiranja NATO-a bio zacrtan takav aranžman u kojem bi Jugoslavija postupnim uključivanjem u zapadni vojni savez preuzela značajne vojne obveze prema dvama balkanskim partnerima, ali i prema NATO-paktu u cjelini (Bekić, 1988: 488). Iako Balkanski pakt nikad nije formalno otkazan, postupno je odumro zbog promijenjene političke situacije.<sup>27</sup>

Odnos između Katoličke crkve u Hrvatskoj i nove komunističke vlasti od samog osnivanja nove Jugoslavije dovodio je do sve veće napetosti između Beograda i Svete Stoline. Nova je država sustavno ali postupno nastojala umanjiti utjecaj religije u društvu postupnim smanjivanjem prava na vjersku obuku, onemogućavanjem zapošljavanja ili napredovanja za one koji nisu bili članovi Partije. No jugoslavensko je vodstvo krenulo u pripremu „svoje najveće akcije radi razbijanja crkvenog jedinstva, koje je trebalo oslabiti moć crkvene hijerarhije, a Katoličku crkvu, ako već ne službeno odvojiti od Vatikana, onda barem politikom stvaranja tzv. ‘narodne Crkve’ staviti pod svoj utjecaj“ (Akmađža, 2003: 184). Biskupi Jugoslavije odlučili su u rujnu 1952. održati Biskupsku konferenciju na kojoj je jedna od glavnih tema bila kako se postaviti prema staleškim udruženjima katoličkih svećenika. Biskupi su u tajnosti zatražili sugestije od Vatikana. U odgovoru Vatikana bila je izražena nada da će se biskupi u Jugoslaviji oduprijeti „teškoj prijetnji“ koju predstavljaju svećenička udruženja. Ponukani tim odgovorom, biskupi su jednoglasno donijeli izjavu „Non licet“ (hrv. zabranjuje se), kojom se oštro osuđuju staleška udruženja katoličkih svećenika i zabranjuje njihovo osnivanje. Reakcije vlasti i tiska na tu biskupsku izjavu bile su žestoke. Jugoslavenska je Vlada uputila Vatikanu oštru notu i optužila ga za miješanje u unutarnje poslove. S obzirom na to da je u međuvremenu stigla vijest da je nadbiskup Alojzije Stepinac

26 Detaljnije o Balkanskom paktu vidi Milan Terzić: *Balkanski pakt 1953/1954 – zbornik dokumenata*, Vojnoistorijski institut, Beograd, 2005.

27 Iako je 1968. ponovno aktualiziran tijekom intervencije članica Varšavskog ugovora u Čehoslovačkoj.

imenovan kardinalom, jugoslavenska je Vlada iskoristila taj čin kao povod za prekid diplomatskih odnosa s Vatikanom<sup>28</sup> (Akmadža, 2003: 191-193).

---

<sup>28</sup> Diplomatski odnosi obnovljeni su 1966. godine nakon potpisivanja Protokola između Jugoslavije i Vatikana, nakon čega dolazi i do smirivanja napetosti.